Modell Eisen Bahner

DEZEMBER '92 DM 4,00

ISSN 0026-7422
2A 11059 E
12/92
DM 4,00
hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00

HAG: Re 4/4II von Bourett



Fleischmann: 78 510 in H0

Auf 3,5 x 7 Metern:

Gleise über Pücklers Schmiede

Für den Heiligen Vater:

Die Vatikan-Bahn

Fünf Tage in Köln:

Hobby, Spiel und Spaß

Nichtraucher

2

Von Künstlern und Chaoten:

GRAFFITIS

WIEDER MIT MEB-LEXIKON

ROCO LINE

Da fährt die Eisenbahn drüber!



ROCO LINE DKW 10°, Art.-Nr. 42496. Lieferung ohne Antriebe!

Wenn ROCO LINE ein Schaltgleis bringt, dürfen Sie mit Recht eine ausgereifte Lösung erwarten.
Das neue Schaltgleis 42518 (nur in Ausführung mit Bettung erhältlich) – Länge 115 mm/ G 1/2 – wird richtungsunabhängig, durch die Spurkränze der darüberrollenden Fahrzeuge betätigt.
Besonders wichtig für sensible elektronische Schaltungen: Jeder Radsatz löst exakt einen Impuls aus. Prellfrei, potentialfrei, bis 800 mA belastbar, unempfindlich gegenüber Verschmutzungen durch Staub oder Oxydation und damit absolut zuverlässig: „Da fährt die Eisenbahn drüber!"
Abzweigwinkel 10°, Abzweigradius 995 mm – das sind die geometrischen Eckdaten der zweiten ROCO LINE Neuheit, die in diesen Tagen zur Auslieferung gelangt: 10° Doppelkreuzungsweiche englischer Bauart Art.-Nr. 42496 (ohne Schotterbett). Die Ausführung mit Schotterbett folgt im Frühjahr 1993.
Lesen Sie mehr über die Einsatzmöglichkeiten dieser neuen Gleisstükke im ROCO REPORT 27 – bei Ihrem Fachhändler!

ROCO LINE – auf diesen Schienen läuft Ihr Hobby!



A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges. m. b. H. & Co. KG
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-8228 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau (SG)
Birkenstrasse 109

Modell Eisen Bahner

INHALT 12'92



Der Minister und das Geld

Die Trasse zwischen Ducherow und Swinemünde bleib weitgehend erhalten, ein Planfeststellungsverfahren auf deutscher Seite erübrigt sich. Das weiß auch Minister Krause, der sich im Sommer d. J. vor Ort sachkundig machte 12

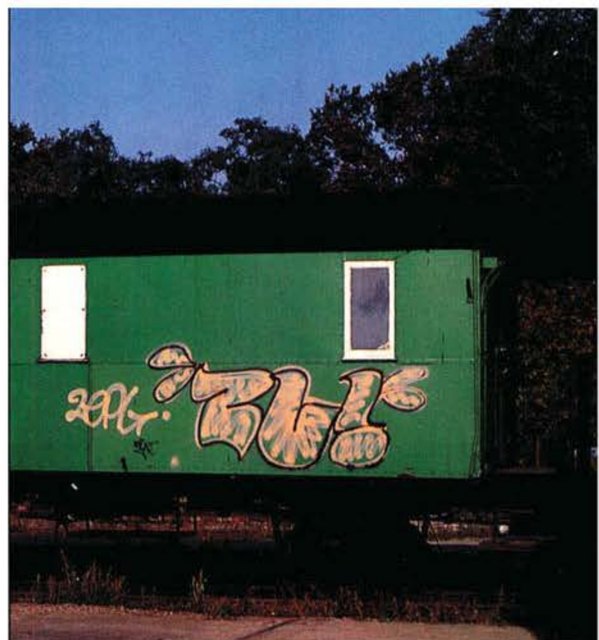
Zum Titelbild:

Wenn als eine der Quellen von Graffitis in unserer Titelgeschichte die amerikanischen schwarzen-Ghettos genannt werden, kann man die Körperbemalung von Naturvölkern nicht außer acht lassen. Unsere Titelbildgestalter benutzten handelsübliche Preiserfiguren und einen Wagen in Spur 1 von Märklin, um die Szene zu gestalten.

Foto: KLAWIAN

VORBILD

MODELL



Graffitits

Sie setzen ihre „tags", wo auch immer sich eine Fläche bietet: Hier einen Baudienstwagen in Berlin-Grunewald, der einst zum Bestand einer Kleinbahn gehörte 6

RUBRIKEN

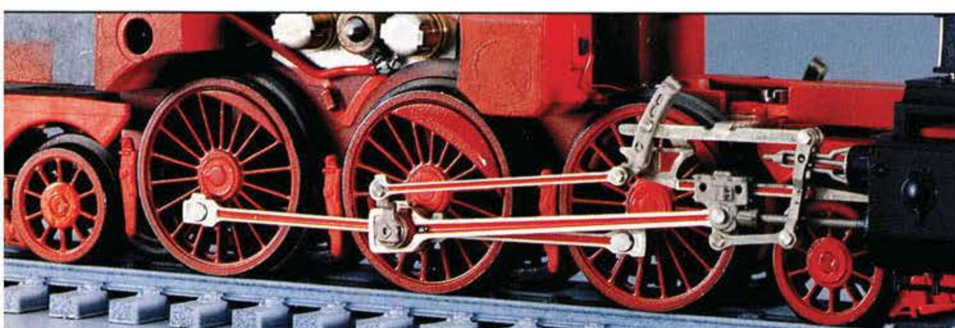


Fäßchenvoll

Ein 0-Wagen voller Fässer, doch nur die obere Schicht ist echt. Wie dieser Trick gelingt und weitere Tips auf Seite 61



Das Triebwerk des Fleischmann-Modells 78 510: Die Testergebnisse rechtfertigen ein positives Urteil 54



Fröhliche und erholsame Feiertage allen Freunden von Haupt-, Neben-, Schmalspur-, Straßen-, Magnetschienen- und Modellbahnen!

Ihre Redaktion

MODELL EISENBAHNER

Quo vadis? Wohin gehst Du? Dieses Motto hatte nicht nur eine Gesprächsrunde aus Vertretern von Industrie, Verbänden und Presse während der Modellbahnausstellung Anfang November in Köln zusammengeführt, sondern es bewegt mittlerweile die gesamte Szene des Modellbahnwesens in vielerlei Hinsicht. Da war in jüngerer Vergangenheit die Selbstauflösung des DMV, des Modellbahnverbandes der DDR. Seit Jahrzehnten zentral geführt, sahen sich plötzlich hunderte Vereine und tausende Modelleisenbahner allein gelassen, mit nie gekannten Raumsorgen konfrontiert, vor unüberwindbaren Kostenbergen. just zur nämlichen Zeit, da er eine Berater- und Auffangfunktion hätte wahrnehmen sollen, brach beim BDEF eine schon länger schwelende Führungskrise aus, die auf dem Verbandstag in Passau zur Neubesetzung einer Reihe von Vorstandsfunktionen führte. Damit nicht genug, beginnt sich der BDEF in den Nachwehen dieser Krise zu spalten. Auf der Fachtagung der Museumseisenbahner Ende Oktober bei Kassel beschlossen mehrere mitglieder- und finanzstarke Vereine, den Dachverband zu verlassen und eine eigene Organisation zu bilden. Überdies ist im Gesamtbereich eine Kostenentwicklung zu beobachten, die es junge Leute immer schwerer werden läßt, sich von den preisgünstigen Computerspielen ab- und einer weitaus intelligenteren Freizeitbeschäftigung, der Modellbahnerei, zuzuwenden. Großveranstaltungen wie BDEF- und MOROP-Jahrestagungen zeigen in ihrer Zusammensetzung eine zunehmende Tendenz der Überalterung.
Stehen wir vor einer Krise des Modellbahnwesens? Wohl nur dann, wenn wir uns weiterhin darin erschöpfen, über Probleme zu reden – oder noch schlimmer: sie zu verschweigen. So war es z.B. nicht möglich, bis zum Redaktionsschluß dieser Ausgabe eine Stellungnahme des BDEF-Vorsitzenden zur Beratung der Museumseisenbahner zu erhalten. Und es scheint mir einfach nicht damit getan, wenn auf der ersten Regionaltagung Ost im Raw Berlin-Schöneweide Freund Sethe eingehend an die versammelten BDEF-Mitglieder appelliert, doch dem Dachverband beizutreten, weil man vereint stärker sei, und im selben Atemzug vorsorglich abwiegelt, daß man Hilfe nicht erwarten dürfe, da der BDEF keine finanziellen Möglichkeiten habe.



In Köln gab es einen Vorschlag, der auch schon auf der MOROP-Generalversammlung als einer der Kernpunkte erkannt worden war und dessen Realisierung kaum etwas kostet: Mehr Öffentlichkeit! Die Vereine sollten alle Chancen wahrnehmen, ihre Arbeiten zu zeigen. Dazu sind Vestibüle von Banken genau so geeignet wie Schaufenster von Juwelier- oder Bäckerläden. Sich nicht im Clubraum zu verstecken, sondern sich mit den Fachhändlern verbünden und den Nachwuchs animieren heißt die Devise – und niemandem bricht ein Zacken aus der Krone, wenn dabei das Element des Spielens etwas stärker zum Tragen kommt als das der absoluten Vorbildtreue.
Für den Nachwuchs muß man sorgen – er gedeiht nicht von allein.

F. Borchert

FAHRPLAN



Ausstellungen, Termine, Markt

2., 9., 16., 23.12. Modellbahnausstellungen
Tannenbergstraße 56a, W-5600 Wuppertal-Elberfeld, jeweils von 18 bis 21 Uhr, Eintritt frei. Info: Modell-Eisenbahn-Club Wuppertal e.V., Tel: 02 02/47 40 43.

4.-13.12. Modellbahnausstellung
in der Diesterweg-Oberschule, O-9412 Schneeberg. Öffnungszeiten: 4.; 7.-11.12. von 16 bis 18 Uhr; 5., 6., 11 und 12.12. von 10 bis 12 Uhr und 13 bis 18 Uhr. Info: Peter Lorenz, Forststr. 13, O-9412 Schneeberg, Tel: 0 37 72/80 10.

5.12. Tauschmarkt
in der Gaststätte „Rosengarten", von 10 bis 15 Uhr. Tischbestellungen/Info: Manfred Littich, Ortstr. 19, O-6841 Langenorla, Tel: 036 41/4 45 07 ab 19 Uhr.

5./6.12. Modellbahnausstellung
im Ludwigsluster Freizeitenzentrum, Kanalstraße 28, O-2800 Ludwigslust, von 10 bis 16 Uhr. Info: Hans-Heinz Ott, Lindenstraße 45, O-2800 Ludwigslust.

5./6. 12. Modellbahnausstellung
im Speisesaal der Schule für Körperbehinderte, Robert-Blum-Str., O-2000 Neubrandenburg, von 10 bis 18 Uhr. Info: Eisenbahnclub Neubrandenburg e.V., B. Wustemann, Neustrelitzer Straße 53, O-2000 Neubrandenburg.

5./6., 12./13., 19./20.12. Modellbahnausstellung
in der Webergasse 5 (parallel zur Fußgängerzone Rietstr.), W-7730 Villingen. Öffnungszeiten: samstags von 13 bis 18 Uhr, sonntags 10 bis 18 Uhr. Info: Villinger Eisenbahnclub e.V., Anschrift wie angegeben.

5.-13.12. Modellbahnausstellung
im Kulturraum Bahnhof Merseburg. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15.30 Uhr bis 18 Uhr, Sonnabend/Sonntag 10 bis 18 Uhr. Info: Merseburger Modellbahnclub e.V., Ronald Hartmann, Klobigkauer Straße 32, O-4200 Merseburg.

6. und 13.12. Modellbahnausstellung
in den Clubräumen des MEC Münster im Hauptbahnhof Münster von 10 bis 16 Uhr. Info: Modelleisenbahnclub Münster, Klaus Wienker, Jüdefelder Str. 27, W-4400 Münster.

11. - 13.12. Modellbahnausstellung
im Kreiskulturhaus, A.-Bartel Str., O-3700 Wernigerode. Öffnungszeiten: 11.12. von 14 bis 19 Uhr; 12.12. von 10 bis 19 Uhr; 13.12. von 10 bis 18 Uhr. Eintritt: Erw. 2.–, Kinder 1.– DM. Info: MEC Harzquer- u. Brockenbahn e.V., Norbert Jakobasch, Hospitalstr. 26, O-3720 Blankenburg /Harz

12.12. Tauschmarkt
im Kulturraum Bahnhof Schönebeck (Elbe), Salzer Str., Eingang neben Eisdiele Caberletto von 10 bis 14 Uhr. Tischbestellungen/Info: Jürgen Krebs, Gethsemanestr. 2, O-3302 Barby, Tel: 03 92 98/245.

12./13.12. Weihnachtsmarkt
der Berliner Eisenbahn-Freunde im S-Bahnhof Lichterfelde West am 12.12. von 12 bis 18 Uhr, am 13.12. von 10 bis 17 Uhr.

12./13. und 19./20. 12. Modellbahnausstellung
im Saal der ehemaligen Tanzgaststätte Asmus, Landsberger Str. 3, O-1298 Werneuchen. Öffnungszeiten: 10 bis 18 Uhr, Eintritt: Erw. 2.–, Kinder 1.– DM. Info: W. Karrasch, Wiecker Str. 93, O-1093 Berlin.

12.12. - 4.1.93. Modellbahnausstellung
im Autohaus Brockmann, Marienstr. 1, O-2860 Lübz. Info: Karow-Lübzer Modellbahnclub e.V., Wolfgang Priebe, Am Webermoor 13, O-2861 Karow.

19./20.12. Modellbahnausstellung
in der Steinhalle Emmendingen (nähe Stadttor) von 10 bis 18 Uhr. Info: Eisenbahnfreunde Breisgau – Rebenbummler, Escholzstr. 40, W-7800 Freiburg, Tel.: 076 64/52 30.

26.–31.12. Insel Usedom
Plandampf mit den Loks 86 1001, 86 1333 mit Windleitblechen, 64 491 und V 36 027 mit VB 197 808-9. Reise- und Güterverkehr. Teilnehmerpreis: 250,- DM, pro Tag 80,- DM. Zusatzprogramm: Silvester-Sonderfahrt Heringsdorf – Wolgaster Fähre mit Doppeltraktion 40,- DM. Anmeldungen: Eisenbahnfreunde Ueckertal e.V., Birkenstraße 8, O-2100 Pasewalk. Überweisungen auf Konto 44014400 (Sparkasse Pasewalk, BLZ 15051642).

3.1. Feldbahndampf und Glühwein
von 10 bis 17 Uhr auf dem Gelände am Rebstock. Info: Frankfurter Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15a, W-6000 Frankfurt (M) 90, Tel: 069/70 92 92.

Anläßlich der 30. Leipziger Modellbahn-Ausstellung vom 5. bis 20. Dezember im Messehaus am Markt lädt die Redaktion MODELL EISENBAHNER zu einem zwanglosen Leser-Gespräch am Runden Tisch ein. Wir wollen uns am Sonnabend, dem 12. Dezember, vormittags 10.30 Uhr im Ausstellungsraum zusammensetzen. Ihre Redaktion MEB

Von Künstlern und

Den Ruhm, die ersten „richtigen" Graffiti im deutschen Osten fabriziert zu haben, darf wohl der Berliner Grafiker Manfred Butzmann für sich in Anspruch nehmen. Ein paar Tage nachdem die Grenze fiel, bemalte er gemeinsam mit Künstlerfreunden unter den Augen der ratlosen Grenzer ein Stück Mauer (deren Rückseite schon seit vielen Jahren als die längste Galerie der Welt galt) in der Nähe des Potsdamer Platzes. Das Werk hielt allerdings nur ein paar Stunden. Ein hoher Offizier ließ es übertünchen. Mochte der antifaschistische Schutzwall über Nacht zur Bedeutungslosigkeit verkommen sein, mochten die Mauerspechte drüben schon dran hämmern, sauber sollte er bleiben bis zum Schluß!

Als ein paar Wochen später die Veteranen aus Kreuzberg über die jungfräulichen Ost-Berliner Häuserwände, Mauern und Bretterzäune herfielen und in den Kids vom Prenzlauer Berg eifrige Nachahmer fanden, als die erste Ost-S-Bahn (der auf dem Bahnhof Berlin-Schöneweide abgestellte Baumusterzug der BR 270) ein neues, schrilles Farbkleid erhalten hatte, da tauchte in einer Berliner Zeitung der erste Leserbrief auf, dessen verschreckter Verfasser den antifaschistischen Schutzwall wiederhaben wollte.

Öffentliche Orte gehören seit jeher zu den bevorzugten Objekten der „Graffiti"[1], wie man die Sprayer und ihre Produkte landläufig bezeichnet.

Daß anonyme Schöpfer viele Leute mit ihren Texten oder Zeichnungen erfreuen, provozieren oder verängstigen wollen, ist beileibe kein Phänomen des 20. Jahrhunderts. Graffiti, gekratzt oder gezeichnet, fanden sich in den Bordellen des antiken Griechenland ebenso wie in den Toiletten des alten Rom. Es gab sie zu allen Zeiten.

So, wie wir sie heute kennen, entstanden sie vor etwa 20 Jahren in den USA: Anschriften auf Bussen und Bahnen als Botschaften aus den Ghettos der Farbigen. Die Graffiti an den New Yorker U-Bahnen wurden weltweit bekannt.

[1] Der Begriff kommt nicht etwa – wie oft vermutet wird und wovon die vielfach anzutreffende falsche Schreibweise „Graffity" und „Graffities" zeugt – aus dem Amerikanischen, sondern aus dem Italienischen: „graffiare" heißt dort „kratzen".



Kunstgalerie an der Mauer.

Foto: MS

Zunehmend großflächiger

Am 26. September 1991 schrieb der Präsident der Reichsbahndirektion Berlin, Werner Remmert, seinem Chef, dem Vorstandsvorsitzer Heinz Dürr, einen ungewöhnlich langen Brief. Thema: „Ordnung und Sicherheit auf der Berliner S-Bahn". Remmert zeich-

Chaoten



Irgendwann im Herbst 1989 waren sie plötzlich da im Osten Deutschlands. Wo eben noch die Losungen zum 40. Jahrestag der Deutschen Demokratischen Republik hingen, prangten plötzlich Zeichnungen und Sprüche ganz neuer Art: geistvolle und primitive, witzige und erschreckende, politische und obszöne.

Foto: M. Niedt

nete darin ein düsteres Bild: „In zunehmendem Maße haben unsere Fahrgäste unter Belästigungen, Pöbeleien und Übergriffen von Gewalttätern zu leiden. Sachbeschädigungen, Körperverletzungen und andere Straftaten haben ein erschreckendes Ausmaß angenommen. Die Erscheinungen des Vandalismus sind hauptsächlich auf den Berliner Fernreisebahnhöfen und insbesondere auf den Berliner S-Bahnhöfen und -zügen zu verzeichnen. ...Immer mehr Fahrgäste meiden inzwischen die S-Bahn außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Es ist ein Rückgang an Fahrgästen im Vergleich zu den Monaten des Vorjahres von ca. 4 % festzustellen, was einem Einahmeverlust von 840 000 DM ...entspricht." Besonderen Anlaß zur Sorge gaben die Graffiti oder – wie es in dem zitierten Brief im gewundenen Amtsdeutsch hieß – die „zunehmende Tendenz besonders bei großflächigen Farbbesprühungen". Der Bundesgrenzschutz (BGS) habe eigens deshalb eine Sonderkommission gebildet. Die jährlichen Kosten durch mutwillige Sachbeschädigungen in und an S-Bahn-Zügen bezifferte Remmert auf 2,8 Millionen DM. Er bat Dürr, etwas gegen die katastrophale Unterbesetzung des BGS zu tun, den Einsatz privater Wachschutzunternehmen zuzulassen und ihm, Remmert, gegenüber dem Land Berlin den Rücken zu stärken. Dessen Senat übertrug einen Teil der Sicherheitsprobleme auf die Bahn.

Knapp ein Jahr später bilanzierte die Reichsbahndirektion Berlin in ihrem internen „Sicherheitslagebericht für das 1. Halbjahr 1992 im gleichstrombetriebenen S-Bahnbereich (DR)" erste Erfolge. Unter den knapp 500 Personen, die bei Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten auf frischer Tat erwischt wurden, waren 83 Sprayer. Angesichts des unerhört großen Aufwandes mochte rechte Genugtuung darüber allerdings nicht aufkommen. Neben 23 Eisenbahnern des neugebildeten „Mobilen Ordnungstrupps" waren nämlich 60 Mitarbeiter einer privaten Wachschutzfirma auf Bahnhöfen und in Zügen eingesetzt, patroullierten drei Mobil-Streifen durch die Kehr- und Abstellanlagen der S-Bahn. Die Personalkosten für die insgesamt knapp hundert Aufpasser lagen in sechs Monaten bei 2,2 Millionen DM. Die Deutsche Reichsbahn, die dieses Geld letztlich für die Sicherheit der Berliner Bürger ausgab, drängte vergebens auf die finanzielle Beteiligung des Landes. „Bislang", so eine Sprecherin der Rbd Berlin, „haben wir vom Senat nicht eine müde Mark gesehen." Die beachtliche Streitmacht vermochte im übrigen nicht zu verhindern, daß die S-Bahn im ersten Halbjahr 1992 über 3 Millionen DM zum Beseitigen von Graffiti in und an Fahrzeugen und 121 000 DM für das Reinigen von Bahnhöfen ausgeben mußte.

Von Graffiti lebt mittlerweile eine ganze Branche. Beim Berliner Malermeister Neumann, der selbst ein angeblich umweltverträgliches „Wundermittel" zur Entfernung von Graffiti erfunden und dessen Firma sich auf dieses Geschäft spezialisiert hat, sind 23 Mann in zwei Schichten ausschließlich für die S-Bahn gebucht. Einen Viertelzug der S-Bahn mit reichlich 100 m² Außenfläche abzuwaschen, kostet rund 4 000 DM. Ebensoviel verlangt Neumann, wenn er einen S-Bahnhof von Graffitis und wilder Plakatierung befreit.



Foto: Sammlung MEB

U-Bahn-Zug des Typs A 3 am Halleschen Ufer.



Foto: MS

Besprühter S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 275.



Foto: MS

Vandalismus. S-Bahn-Wagen der Baureihe 275 (heute 475).

Die Sprayer frustrieren

Graffiti ist kein Berliner Phänomen. Alle westeuropäischen Großstädte, und hier eben besonders Eisenbahn und Nahverkehr, schlagen sich damit herum. So werden in den alten Bundesländern monatlich etwa 900 solcher „Sachbeschädigungen zum Schaden der DB" bekannt. Graffiti-Hochburgen sind die Direktionsbezirke Essen, Frankfurt (Main), Hamburg, Köln und München. Die Anschläge aus den

Spraydosen kosten die Bundesbahn zwischen 5 und 7 Millionen Mark im Jahr. Auch in vier westdeutschen Ballungsgebieten fahnden Sonderkommissionen des Bundesgrenzschutzes nach den Tätern. „Meistens sind es Jugendliche ohne eigenes Einkommen", weiß Fridolin Schell, Sprecher der DB-Hauptverwaltung. „Das Jugendstrafrecht bietet nur geringe Möglichkeiten, gegen sie vorzugehen. Auf dem zivilrechtlichen Wege machten wir in Einzelfällen schon bis zu 200 000 DM Schadenersatz geltend. Da können übrigens auch die Eltern herangezogen werden."



Ein „Gemisch": Graffiti und „tags".

Foto: Sammlung MEB

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben die Schmierereien an ihren Fahrzeugen einigermaßen erfolgreich zurückgedrängt, seitdem sie besprühte Lokomotiven und Wagen sofort aussetzen und reinigen. Das kostet allein bei der Zürcher S-Bahn jährlich weit über eine Million Franken. Felix Feurer, bei der SBB-Kreisdirektion Zürich für die S-Bahn zuständig, meint, dieser Weg sei noch immer der billigste: „Der Sprayer setzt ein Zeichen, und es ist seine Genugtuung, daß dieses Zeichen durch die Landschaft fährt und von vielen Leuten wahrgenommen wird. Also müssen wir dieses Zeichen gleich tilgen, um den Sprayer zu frustrieren. Außerdem verlocken wir so niemanden zum Nachahmen."

Für einen hohen Beamten der Bundesbahndirektion Essen ist das graue Theorie: „Alles aussetzen? Da müßte ich ja den ganzen Nahverkehr dichtmachen." Im rheinisch-westfälischen Industrierevier hat die Eisenbahn den Kampf längst aufgegeben. Die Bahnbetriebswerke beschränken sich mitunter darauf, die betriebswichtigen Anschriften der Wagen freizulegen.

Ein Standard-Reinigungsmittel gibt es übrigens noch nicht; man behilft sich mit verschiedenartigen Mixturen. In Berliner Boulevardblättern war kürzlich von einem ominösen „Erfinder" und seinem „Geheimrezept" die Rede. „Wie er welche Farbe abkriegt, weiß jeder Anstreicher", meint dazu ein Chemiker von der Technischen Universität Dresden. „Das ganze Geheimnis ist: ohne ein bißchen Gift geht es nicht. Und bei großen Flächen ist es dann halt ein bißchen viel Gift." Die Bundesbahn testet gegenwärtig verschiedene Substanzen auf ihre Umwelt- und Gesunheitsverträglichkeit sowie ihre Wirkung auf das Abwasser. Mittlerweile sind auch teure Verfahren bekannt, Oberflächen so zu versiegeln, daß heißes Wasser zum Abwaschen von Farben genügt. Doch gegen die neueste Tendenz helfen alle Reinigungsmittel nicht. Jetzt kratzt man nämlich seine Botschaft in die Scheiben. Beim Verkehrsbetrieb in Potsdam (ViP) etwa müssen inzwischen einmal pro Woche Scheiben in zahlreichen Bussen und Bahnen ausgetauscht werden.

Die mit dem Tod tanzen

Die Bahn bucht Sprayereien ebenso wie aufgeschlitzte Sitze, eingeschlagene Fensterscheiben oder zerbrochene Armlehnen unter „Vandalismusschäden". Wer sind sie, die „Vandalen"[2]?

Schauen wir uns zunächst die Inschriften an den Wänden und auf den Sitzbänken eines ganz gewöhnlichen S-Bahn-Wagens an. Klaus läßt da alle Welt wissen, daß er Heidi liebt. „Spartakus" ruft die Arbeiterklasse auf, sich von imperialistischen Joch zu befreien: „Weltrevolution – jetzt!" Dem Schmunzeln folgt schieres Erschrecken bei der Lektüre faschistischer und rassistischer Parolen und den oft nicht minder menschenverachtenden Antworten der „Autonomen". Jemand – der Schrift nach ein Mädchen – wünscht sich ganz einfach „Frieden!", und ein Witzbold schlägt dazu vor: „Schwerter zu Pflugscharen – Gummiknüppel zu Vibratoren". Wirrköpfe, Idealisten und Kinder haben da ihre Langeweile, ihre Gefährlichkeit, ihre Ängste oder schlicht ihre Dummheit öffentlich gemacht. Die einen ersticken am Überfluß in ihrem Leben, die anderen suchen die Leere auszufüllen. Die Eisenbahn zieht für jede dieser Kritzeleien die Schublade „Vandalismus" auf. Doch ist jeder der Schmierer ein Gewalttäter? Und wie weit ist der Weg, anstelle von Polstern Menschen aufzuschlitzen? „Wann werden statt Scheiben Gesichter eingeschlagen? Wird einer, der Armlehnen zerbricht, ebenso gern Knochen zerbrechen?

Bleiben wir bei den „richtigen" Graffitis – jenen, die im großen Stile mit Farbe um sich sprühen. Es scheint, als seien sie weniger für andere Leute eine Gefahr als für sich selbst. Organisierte Randalierer aus dem rechten Spektrum entwickeln „Mut" und Aggressivität in der Horde; auf sich allein gestelltt, entpuppen sich die meisten als verklemmte Feiglinge. Anders die Graffitis, die Anerkennung durch Alleingänge und „echte" Mutproben suchen.

Die meisten von ihnen sind jung, sehr jung: 14, 15, 16 Jahre. Sie „surfen" mit der S-Bahn, geistern des Nachts über Abstellbahnhöfe, fahren mit gestohlenen Autos herum, bis der Tank leer ist oder ein Baum sie aufhält: Hiphoper, Crash-Kids. Sie berauschen sich an der natürlichsten aller Drogen: Adrenalin. Das ist jener Stoff, den der Körper in den Momenten größter Gefahr oder Angst ausschüttet, jener Stoff, der ungeahnte Kräfte oder Fähigkeiten freisetzt, der einen über sich selbst hinauswachsen läßt. Manche nennen sich denn auch Adrenalin-Junkies.

Spätestens dann, wenn zum Adrenalin eine zweite Droge, der Alkohol, kommt, kann der Trip tödlich enden. Einige sind beim Sprayen von Zügen erfaßt worden oder bei der Flucht über die Gleise unter die Räder geraten. Sehr viel mehr bezahlen ihre Lust am S-Bahn-Surfen mit dem Leben. Im ersten Halbjahr 1992 waren es allein in Berlin deren elf.

Von den Hiphopern stammen die sonderbar verschlungenen Initialen an den Eisenbahnwagen, die tags[3], wie sie im Jargon heißen. Jeder hat seine – für den Eingeweihten unverwechselbare – Signatur. Mirko (15) aus Berlin-Hohenschönhausen gibt an, selbst „bloß 'n bißchen mit'm Edding[4] 'rumzumachen", doch



er weiß erstaunlich gut Bescheid über die Stationen der Sucht: „Es fängt an auf dem leeren Bahnsteig, du setzt im Vorbeigehen deinen *tag*. Dann is' der Bahnsteig voll. Später gehst du dabei absichtlich in die Nähe der Bullen. Oder steigst nachts über den Zaun, machst auf dem Abstellgleis ganz große Dinger. Und irgendwann surfst du. Gehst ganz cool zur Tür raus, setzt draußen deine *tags* und kommst zum Fenster wieder rein. Und

[2] Der Begriff „Vandalismus" ist 200 Jahre alt. Der Theologe Henri Gregoiré bezeichnete so den Haß und die Gewalt in der französischen Revolution. Er verglich die Revolutionäre mit den Vandalen, einem germanischen Stamm, dessen Krieger im Jahre 455 nach Rom einbrachen und dort mordeten und brandschatzten.

[3] „tags" sind regelrechte Reviermarkierungen. Sie bedeuten nichts anderes als „ich war hier". Die Phantasienamen entstammen meist der Hip-Hop- oder Football-Sprache. Und weil „tags" so einfach angebracht werden, finden sie mehr Nachahmer als das aufwendigere und obendrein teure Bildersprayen.

[4] Markenname; dicke, wasserfeste Filzstifte.

eines Tages bleibst du draußen." Bis auf ein paar Codewörter beherrscht Mirko kaum Englisch, aber er zählt sich zur *lost generation*: „Irgendwie is' mir alles egal. Ob ich die Schule schaffe. Ob ich abkratze und wo." Besondere Interessen außer *fun* hat er nicht. Und Vertraute auch keine, abgesehen von den Kumpels in der *gang*: „Die Alten jubelten dem Honecker zu und dann dem Kohl. Jetzt sitzen sie ohne Job zu Hause und kotzen auf beide. Die Pauker, früher haben die sich für uns Junge Pioniere 'Elf gute Taten zum XI. Parteitag' ausgedacht. Jetzt quatschen sie von Marktwirtschaft und Motivation und scheißen sich ein, wenn sie jemand an die elf guten Taten erinnert. Weil sie schneller von der Schule fliegen als wir."



Foto: Hafner

Im Bahnbetriebswagenwerk Berlin-Rummelsburg Abstellbahnhof.



Foto: M. Niedt

Als „Träger" für Graffiti und tags: DB-Schnellzugwagen.

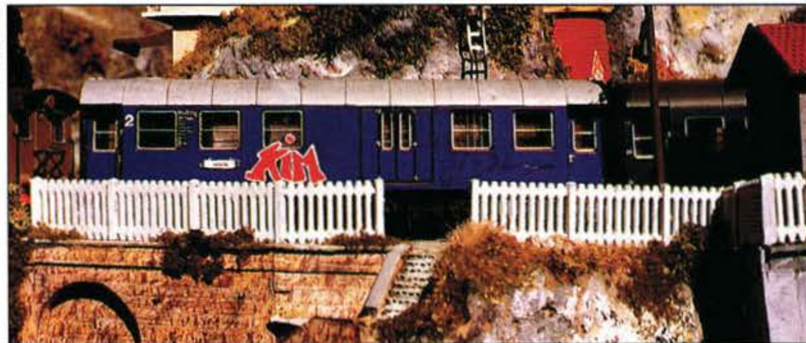


Foto: MS

Mit wenig Aufwand kann der Modelleisenbahner zum „Sprayer" werden. Doch am besten trägt man die „Farbtupfer" mit einem feinen Pinsel auf. Es empfiehlt sich, vorher an nicht mehr verwendbaren Wagenkästen zu üben.

Aber wie immer, wenn Familien, Gesellschaft und staatliche Fürsorge versagt haben, werden leise Fragen nach den Ursachen übertönt vom Ruf nach mehr Uniformen, nach Gummiknüppeln und härteren Strafen. Und so mancher brave Bürger, von rechten Politikern eifrig sekundiert, denkt laut nach über die segensreiche Wirkung von „Arbeitslagern". Mirko und den anderen aus seiner *gang* schrecken solche Sprüche nicht. Aber: „Arbeit, also 'n richtiger Job, wär' schon nicht schlecht."

Vom Bürgerschreck zum Trendsetter?

Obwohl auch er „ein paar Dutzend Hänger" vollgesprüht hat, empfindet Roy (26) aus Aachen für „solche Chaoten" wie Mirko vor allem Abscheu. Ein wenig leid tun sie ihm auch: „Weil, eigentlich sind's arme Schweine. Graffiti, das war 'mal eine große Idee. Wir wollten Farbe und Überraschung in den Alltag bringen, dorthin, wo er am grauesten, am stumpfsinnigsten ist. Die Chaoten haben alles kaputtgemacht." Enttäuscht vom Unverständnis der Öffentlichkeit, die zwischen Kunst und Schmiererei nicht unterscheiden konnte oder wollte, zog sich Roy vor zwei Jahren aus der Szene zurück. Zum Abschied schrieb er in großen Lettern auf einen DB-Silberling: „Guten Morgen, Ihr Heinis. Viel Spaß bei der Arbeit! Roy." Und das so sorgfältig und planvoll wie stets.

Roy, der eigentlich Jürgen Kropp[5] heißt, wählte sein Pseudonym aus Verehrung für Roy Lichtenstein, einen der prägendsten Vertreter der Pop Art in Amerika. Lichtenstein hatte Anfang der 60er Jahre die platten Stilelemente von Comics und Reklame in die bildende Kunst geholt und damit überaus präzis den ebenso platten Zeitgeist beschrieben. Ähnliches schwebte Roy vor, als er 1986 begann, des Nachts abgestellte S-Bahn-Wagen vollzusprayen. Denn Roy sprühte nie einfach drauflos. Auf Übersichtszeichnungen der Wagen entwickelte er seine Motive und Farblayouts, bevor er sich mit einem Sack voller Sprühflaschen und einer ausziehbaren Aluminiumleiter auf den Weg zum Bahnhof machte. Erst sprayte er überdimensionale Gebrauchsgegenstände oder Körperteile auf die Nirosta-Wände und schrieb ihre Bezeichnung noch einmal groß daneben, als wäre das Dargestellte nicht schon unverkennbar: Klodeckel, Zahnbürste, Titte, Fuß. „Die Bundesbahn hat mich draufgebracht. Sie fing doch an, ihre Züge mit Werbung vollzuleimen! Dieser Mist schrie geradezu nach der Karikatur!" Später kopierte er die Monster von den Kinoplakaten, aber leicht entstellt: „King Kong als Schoßhündchen. Oder die doofen Schwarzwaldklinik-Typen als Vampire, die den Leuten das letzte Gehirnschmalz aus den Köpfen saugen."

Adrenalin, diese wundersame Droge, spielte auch für Roy eine große Rolle: „Für mich war das Aktionskunst. Die Gefahr, entdeckt zu werden und der enorme Zeitdruck beim Arbeiten, gaben mir den richtigen Kick. Sie trieb mich zu Bildern, die ich im Atelier so nie hingekriegt hätte."

Einmal lud die Bundesbahn zum Sprayen ein. Auf Plakatwände durfte jeder, der wollte, sprühen, was er wollte. Zwei Bahnpolizeibeamte schauten zu. Angeblich waren sie zum Schutz der Aktion abgestellt. Die DB stellte sogar ein paar Farbflaschen zur Verfügung. „Der totale Witz. Abgesehen davon, daß da keiner so bescheuert war, sich durch seine Original-Motive zu verraten, fehlte halt der Reiz des Verbotenen", erinnert sich Roy. Für den Unterschied zwischen der behördlich konzessionierten Plakatwand und einem Wagen auf dem nächtlichen Abstellbahnhof hat er diesen drastischen Vergleich: „Wer gibt sich mit 'ner Beate-Uhse-Puppe ab, wenn er ein dampfendes Weib haben kann?"

Roy versteht sich nicht nur als Künstler, er absolviert auch eine richtige akademische Ausbildung. Inzwischen beteiligt er sich vor allem an Performances, doch er hat auch Freude daran, im behüteten Malsaal Ölfarben auf Leinwände zu pinseln.

Vielleicht findet er nach Roy Lichtenstein in dem Schweizer Harald Naegeli ein weiteres Vorbild. In den späten 70er Jahren galt der „Sprayer von Zürich" in seinem Heimatland als Bürgerschreck Nummer Eins. Man setzte ihn auf die Fahndungsliste von Interpol. Nachdem Naegeli 1983 in der Bundesrepublik geschnappt worden war, sperrten ihn die Eidgenossen ins Hochsicherheitsgefängnis von Winterthur. Heute bevorzugt Naegeli feine Stifte und erlesene Chinapapiere und gilt als einer der bedeutendsten zeitgenössischen Zeichner. Wenn er dennoch hin und wieder zur Sprayflasche greift, dann meistens unter den Augen der Schickeria und von Galeristen teuer bezahlt.

Clemens Hahn

[5] Name von der Redaktion geändert.

Brücken

Nicht so spektakulär wie der Bau des neuen Hetzdorfer Viaduktes verlief der Bau einer neuen Brücke bei Bornitz am km 57,191 der Strecke Leipzig–Dresden. Doch auch dieser Brückenbau hatte einige Besonderheiten aufzuweisen. Und: Er löste eine der ältesten deutschen Eisenbahnbrücken ab.

Noch ist die Welt um die Bornitzer Brücke in Ordnung. Deutlich ist die sehr unübersichtliche Straßenführung zu erkennen.

Erbaut im Jahre 1838, trug die Veteranin 154 Jahre lang in nahezu unveränderter Form zuverlässig die über sie hinwegrollenden Lasten. Erneuerungsarbeiten waren kaum nötig. Von 1921 bis 1923 mußten aus dem Brückenbogen herausgefallene Steine neu eingemauert werden. In den 30er Jahren wurde die Fahrbahn durch eine Stahlbetonplatte verstärkt. Ansonsten blieb alles beim alten.

Unlängst kam das altehrwürdige Bauwerk wieder ins Gespräch. Die Totalsanierung der Strecke Leipzig–Dresden für eine höhere Streckengeschwindigkeit und der damit erforderliche Gleismittenabstand zwangen an dieser Stelle zu einem Brückenneubau. So entstand, 38 m von der alten Bornitzer Brücke entfernt, das neue Bauwerk.

Vom 15. Mai 1992 an sah die 154jährige ihre Ablösung vor sich wachsen: Aus rund 100 Tonnen Bewehrungsstahl und 900 m^3 Beton entstand der neue Brückenrahmen. Am 11. September 1992 rollte um 19.05 Uhr mit dem EC 59 Paris–Dresden der letzte Zug über die alte Steinbrücke. Jetzt galt es, jede Minute effektiv zu nutzen, sollte doch nach 48 Stunden Sperrpause der erste Zug über die neue Brücke fahren. Mit Trennschleifern wurden die Schienen zerschnitten und die Gleise auf einer Länge von 60 m ausgebaut. Die Oberleitung brauchte nicht demontiert zu werden; lediglich ein Mast war um 4 m zu versetzen. 250 kg Sprengstoff, verteilt auf etwa 200 Bohrlöcher mit einer Tiefe von 0,30 m bis 2,70 m, führten zu einer exakt berechneten Sprengung, die um 21.30 Uhr die Existenz des alten Bauwerkes beendete. In der Nacht und am darauffolgenden Tag mußten 6 000 m^3 Erdmassen und Steine für die nötige Baufreiheit entfernt werden.

Exakt 38 m vor der alten Brücke entsteht Stück für Stück die neue.



Die neue Bornitzer Brücke steht zur Ablösung der alten bereit.

wechsel

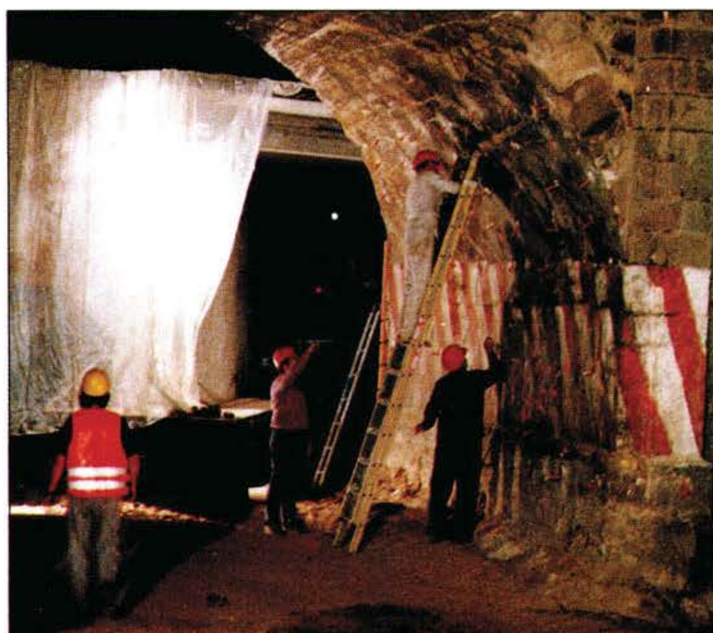


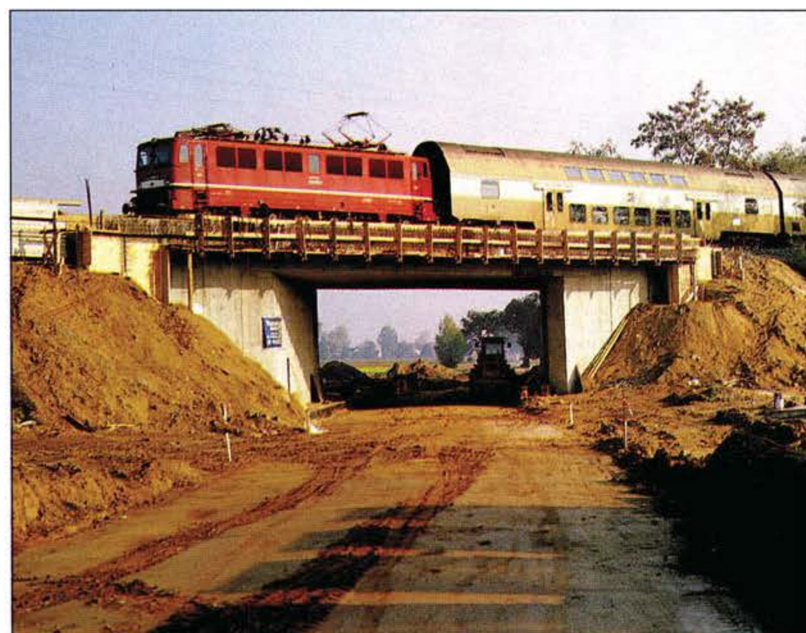

Die alte Brücke ist gesprengt, die Hauptbahn Leipzig–Dresden unterbrochen.

Mit vorgefertigten Segmenten aus Stahlbeton wurde dann das alte Brückenfundament in Richtung des endgültigen Standortes der neuen Brücke verlängert.
Am 12. September 1992 um 16.30 Uhr begann dann das eigentliche Spektakel. Mit Hilfe einer hydraulischen Verschubeinrichtung wurde die 2 000 t schwere Rahmenbrücke an acht Stahlseilen an ihren künftigen Standort gezogen. Auf 24 Verschublagern gelangte der Koloß in 3 cm Höhe und mit einer Zugkraft von 49 kN in die Brückenachse. Dafür waren viereinhalb Stunden erforderlich.
Anschließend mußte das bereitliegende Erdreich wieder aufgeschüttet und verdichtet werden. Am Ende fixierte in die Auflagerfugen eingepreßter Spezialmörtel den Überbau in seiner endgültigen Lage.
Mit neuem Gleis und Schotterbett versehen, stand die Brücke ab 13. September um 19.30 Uhr, wenn auch zunächst nur eingleisig, wieder für den Zugverkehr zur Verfügung. Als erster Zug fuhr der IC 656 über das neue Bauwerk. Diese Arbeiten führten vier Firmen mit rund 100 Mitarbeitern im Auftrage der Deutschen Reichsbahn aus.
Bleibt zu hoffen, daß der neuen Brücke ein ebenso langes Leben beschieden sein wird wie ihrer Vorgängerin. Ob sie schöner ist, darf ernsthaft bezweifelt werden. Daß sie aber den Anforderungen eines modernen Zugverkehrs gerecht wird, steht außer Zweifel.

Text und Fotos: J. Albrecht, Oschatz


Die neue Bornitzer Brücke am endgültigen Standort.


In 266 Bohrlöcher wird die tödliche Ladung für das Bauwerk eingebracht.


Die Zweigleisigkeit wurde am 14. September hergestellt, die Straße entsteht erst.



DIE INSEL, der Minister und das Geld

Die Eisenbahn auf Usedom könnte zu einem verkehrspolitischen Modellprojekt ersten Ranges werden. Aber sie verfällt, versinkt in die Bedeutungslosigkeit. Hoffnung auf eine Kehrtwendung entstand, als Bundesverkehrsminister Krause einige Tage seiner Sommerferien auf Usedom verbrachte.



Seebad Ahlbeck 1992: kein Güterverkehr mehr, kaum Reiseverkehr. In Richtung Swinemünde steht dann plötzlich ein Prellbock einsam im Wald. Auf der Trasse dahinter befindet sich derzeit noch eine Kaserne der GUS-Streitkräfte.

Der letzte Sonnabend im Juli sei, so der Vorsitzende der Usedomer Eisenbahnfreunde Hans Nadler, der schönste Tag in seinem Leben gewesen. Bundesverkehrsminister Krause hatte sich sehr interessiert und aufgeschlossen mit den Problemen der Usedomer „Inselbahn" auseinandergesetzt. Er nutzte sogar einen Urlaubstag, um sich vor Ort den Zustand der Karniner Hubbrücke erläutern zu lassen. Über diese Brücke gelangten einst Fernzüge aus Berlin direkt nach Usedom. In den letzten Kriegstagen hatte dann aber ein Kommando der Wehrmacht Teile der Brücke gesprengt. Heute steht nur noch das Mittelteil mit dem Hubgerüst im Peenestrom. Minister Krause ließ sich von Fachleuten erläutern, daß die Befahrbarkeit wiederhergestellt werden kann. Um den weiteren Verfall zu stoppen, kündigte der Minister die dafür notwendigen sechs bis sieben Millionen DM an.

Zugunsten der Bahn

Der Wiederaufbau der gesamten Strecke von Ducherow bis Seebad Heringsdorf, über den laut



Das durch den Fluß Swine geteilte Świnoujście (Swinemünde) besitzt zwischen beiden Stadtteilen keine Brücke, sondern nur eine Fähre. Und trotzdem ist der Bahnhof an den internationalen Fernverkehr angeschlossen. Am 29. Juli 1992 fährt hier der von der EU 07-371 gezogene Schnellzug aus Warschau mit Kurswagen aus Brest ein.



Im späten Abendlicht verläßt der N 15824 am 28. Juli 1992 den Bahnhof Heringsdorf in Richtung Wolgaster Fähre. Rechts die Kirchturmspitze von Ahlbeck.

nachgedacht wurde, liegt allerdings bei rund 700 Millionen Mark. Dennoch wurden die Usedomer Eisenbahnfreunde zu einem Gesprächstermin ins Bonner Verkehrsministerium eingeladen. Sie hatten den Eindruck gewonnen, der Minister habe erkannt, daß der Fährbetrieb in Wolgast bzw. der Neubau einer kombinierten Schienen-Straßen-Brücke in Wolgast wenig Sinn mache. Die kurze und schnelle Anbindung an das Fernverkehrsnetz kann nur über Karnin und Ducherow zweckmäßig sein. Die wiederaufgebaute Hauptbahn wäre prädestiniert, die Insel, die weitgehend ein Landschaftsschutzgebiet ist, vor dem Verkehrskollaps auf den Straßen zu schützen. Die katastrophale Situation durch den Autoverkehr in den Sommermonaten dürfte dem Minister nicht entgangen sein. Und noch ein Vorteil ist zu nennen: Der polnische Zipfel von Świnoujście (Swinemünde) ließe sich ökologisch sinnvoll anbinden. Usedom wäre ganz leicht für den Autoverkehr zu sperren, und die einheimische Bevölkerung könnte, wie es ein vom Bundesforschungsminister finanzierter Großversuch auf Rügen mit 60 Elektroautos vorsieht, ohne wesentliche Umweltbelastungen leben. Im Gegensatz zu den autofreien Nordseeinseln würde man Usedom ausgesprochen schnell mit dem InterRegio oder InterCity erreichen. Für den Berliner gibt es keinen kürzeren Weg zur Ostsee. Könnte da nicht ein attraktiver Bäderschnellverkehr sogar Gewinne einfahren, der im Winter einen verlustbringenden Nahverkehr auf der Schiene ausgleichen kann?

Genug der Gedankenspiele, zurück zur Realität! Eine Nachfrage in Bonn ergab folgendes:

In der ersten Oktoberwoche war im Verkehrsministerium noch nicht absehbar, wann der Gesprächstermin in Sachen Eisenbahn auf Usedom zustande kommen könnte. Die besagte Strecke sei nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten.

Euphorie verflossen

Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen seien bei Ausbaukosten von 500 Millionen DM negativ. Außerdem sei unklar, wie das Streckenstück auf polnischem Territorium zu finanzieren sei. Also kein Anschluß ans Festland. Das wiederum bedeutet, die Eisenbahnen auf Usedom müssen künftig vom Land, dem Kreis und den Kommunen finanziert werden. Ansonsten droht die Stillegung.

Zugegeben, der Fahrweg für die Eisenbahn wäre nicht gerade billig, brächte aber einen großen Nutzen. Auch zu DDR-Zeiten wurde die Trasse Ducherow–Staatsgrenze zu Polen für den Wiederaufbau freigehalten. Projekte dafür gab es mehrere, zuletzt ein 1971 von der Reichsbahndirektion Greifswald in der Öffentlichkeit gezeigtes Vorhaben, das eine Neubaustrecke zur Umgehung des polnischen Territoriums berücksichtigte. Weder die Kapazitäten noch die finanziellen Mittel reichten aus, um den Bau beginnen zu können.



Die Gleisseile des Bahnhofs Usedom am 28. Juli 1992.

Noch 1992 Dampf

Wenn es schon keine moderne Eisenbahn auf Usedom geben soll, dann sollen wenigstens die alten Dampflokzeiten noch einmal aufleben. Nach 18 Jahren Dieselbetrieb wollen die Vereine „Eisenbahnfreunde Ueckertal" und „IG Preßnitztalbahn" zwischen Weihnachten und Neujahr „Plandampf" veranstalten. Die Lok 86 1333 wird dazu eigens mit den für die Insel typischen Witte-Blechen versehen. Außerdem soll die in Meiningen hauptuntersuchte 64 491 der Bocholter Eisenbahnfreunde zum Einsatz kommen. Nach Peenemünde wird, wie in den 50er und 60er Jahren praktiziert, eine V 36 mit einem Beiwagen rollen.

Weitere Informationen gibt es bei den Eisenbahnfreunden Ueckertal e. V., Birkenstraße 8, O-2100 Pasewalk, Teilnahmekosten 250 DM oder 60 DM pro Tag.

Text und Fotos: Johannes Glöckner

Literaturhinweise:
(1) MODELL EISENBAHNER 9/90, S. 37 zur Hubbrücke in Karnin
(2) MODELL EISENBAHNER 5/91, S 48–50 zur Nachkriegsgeschichte der Eisen-



Auch einen Viadukt gibt es auf Usedom, und zwar am Gothensee bei Heringsdorf. Die Lokomotive 201 126 mit dem N 15809 darf das altersschwache Bauwerk nur mit Schrittgeschwindigkeit überqueren.

Foto: H.-J. Barteld

MITROPA-Spuren

In diesem Jahr wurde die MITROPA, die Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Akiengesellschaft, 75 Jahre alt. Ein zweites Jubiläum schließt sich an: Vor 70 Jahren nahm das MITROPA-Reparaturwerk Gotha die Instandsetzung von Speise- und Schlafwagen auf. Anno 1992 werden in Gotha noch immer derartige Fahrzeuge betreut.

Gleich nach ihrer Gründung im Jahre 1917 beschaffte die MITROPA zahlreiche Speise- und Schlafwagen, die zunächst in verschiedenen deutschen Waggonfabriken auf Rechnung der MITROPA repariert wurden. Diese Arbeiten erforderten aber hohe Kosten, die in einer eigenen Werkstatt merklich geringer ausfallen sollten.

Auf der Suche nach geeigneten Grundstücken und Hochbauten stieß die in Berlin ansässige MITROPA-Direktion auf das im thüringischen Gotha zum Verkauf stehende Grundstück der Firma des Herzoglichen Kommerzienrates Fritz Bothmann.

Karussells und Kesselwagen

Bothmann baute in seiner Fabrik anfänglich Karussells für Vergnügungsstätten, später auch Kesselwagen für die Eisenbahn - eine bemerkenswerte Konstellation. Mit 700 m Gleisanlagen, einem Anschluß zur Reichsbahn und einer Schiebebühne ausgestattet, außerdem mitten in Deutschland gelegen, erwies sich die Anlage für die MITROPA als ideal. Am 10. Dezember 1921 wurde das Gelände samt Hochbauten von der MITROPA übernommen und in den folgenden Monaten für die Revision an Speise- und Schlaf-



Anfang der 50er Jahre sah der Eingang in das Gothaer Werk eher bescheiden aus. Seit 1968 erreicht man es durch das neu gebaute Sozialgebäude.

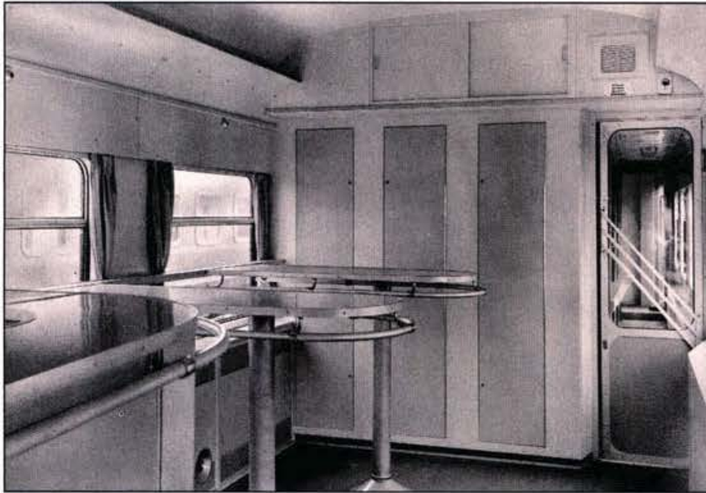


1954 wurde dieses Boot für Meßzwecke umgebaut. Im Hintergrund stehen aufzuarbeitende Speise- und Schlafwagen, die einst zum Fahrzeugpark der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft (ISG) gehörten.

Fotos: Werkfoto Gotha, Sammlung W. Theurich



Reko-Speisewagen 055-041 aus dem Jahre 1960. Zur Vorbereitung der ersten Neubauspeisewagenserie befand sich dieses Fahrzeug kurze Zeit beim Waggonbau Görlitz, wo diese Aufnahme entstand.



1967 erhielt der Modernisierungswagen 515085-45 504-3 dieses Bufett.

Fotos: Werkfoto Gotha, Sammlung W. Theurich

wagen mit Hilfe von anfangs neun Mitarbeitern hergerichtet.
Die bestehende Anlage hatte einen Zeitwert von 900 000 Mark und wurde am 23. März 1922 offiziell gekauft.

Schlaf-, Speise- und Salonwagen

Am 30. November 1922 begann das MITROPA-Reparaturwerk Gotha mit der Instandsetzung von vier Speisewagen (WR). Sie trugen die Nummern 711, 715, 739 und 759, stammten aus dem vorigen Jahrhundert und gehörten ursprünglich der Königlich-Preußischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung (KPEV). 1924 konnte das Werk durch weitere Grundstückskäufe noch etwas vergrößert werden.
1928 gehörten 310 Schlaf-, 271 Speise- und 7 Salonwagen zum Bestand der MITROPA. Sie alle waren in Gotha beheimatet und sorgten für eine hohe Auslastung des Werkes. Als in den folgenden Jahren der Fahrzeugpark weiter vergrößert wurde, stieß das Reparaturwerk an seine Kapazitätsgrenze. Eine Erweiterung des Werkes war nicht mehr möglich. So entstand Mitte der 30er Jahre in Falkensee, westlich von Berlin gelegen, ein zweites Reparaturwerk der MITROPA, das jedoch nur bis 1945 existierte und unter die Reparationsleistungen an die UdSSR fiel.
Während des zweiten Weltkrieges mußten im MITROPA-Reparaturwerk Gotha zunehmend Front- und Lazarettwagen hergerichtet und instandgehalten werden. 1944 zählten zur Belegschaft nur noch 83 Beschäftigte.

Von 1945 bis 1948 beschlagnahmt

Ohne nennenswerte Schäden überstand das Gothaer Reparaturwerk den zweiten Weltkrieg. Gleich nach der Besetzung Thüringens durch die Amerikaner wurde die Reparatur von Speise- und Schlafwagen wieder aufgenommen. Vor dem Einzug der Roten Armee in den Raum Gotha am 1. Juli 1945 ließen die Amerikaner die inzwischen reparierten 15 Speise- und Schlafwagen in Richtung Westen abfahren. Fortan wurden im MITROPA-Werk zahlreiche kriegsbeschädigte Reisezug- und Güterwagen repariert und im Rahmen von Reparati- ▶

DIE IDEALE SPUR
ZWÖLF MILLIMETER 1:120

Sie als Kenner wußten es schon lange:
BERLINER TT-BAHNEN bürgt für anerkannte Qualität –
... bei Preisen, die nicht den Spaß verderben!



Berliner TT-Bahnen Zeuke
Eilzugwagen
Bauart E30 der DRG TT
Im guten Fachgeschäft!
BERLINER TT-BAHNEN

onsleistungen für die UdSSR Sonderfahrzeuge hergestellt oder neu aufgebaut, darunter zwei fahrbare metereologische Stationen, bestehend aus 164 Einzelwagen!
Am 30. April 1948 wurde das bis 1947 durch die Besatzungsmacht beschlagnahmte und danach als landeseigener Betrieb weitergeführte Werk an die MITROPA zurückgegeben.

Foto: H.-J. Barteld

Laufwerkmontage in der Hochnahme. Im Hintergrund ein in Hauptuntersuchung befindlicher Schlafwagen.

Auch Spezialwagen

Während Ende 1945 insgesamt 129 Mitarbeiter tätig waren, gab es Ende 1948 bereits 325 Beschäftigte.
Inzwischen hatte die MITROPA beschlossen, wieder Speise- und Schlafwagen einzusetzen. Mit Beginn des Jahres 1949 wurde daher mit der Instandsetzung begonnen. In der sowjetischen Besatzungszone verblieben 38 Schlaf- und 70 Speisewagen, die, teilweise stark beschädigt, in Gotha nach und nach wieder aufgebaut werden mußten. Hinzu kam der Neuaufbau von Spezialfahrzeugen, wie Salon- und Zellenwagen, Brücken-, Röntgen- und Kinowagen.

Endlich Neubauwagen

Bis 1960 mußte die MITROPA mit Vorkriegswagen auskommen. Obwohl z. T. grundlegend modernisiert und sogar rekonstruiert, ersetzten sie auf Dauer doch keine Neubauten. Im Verlaufe des Jahres 1961 erhielt die MITROPA die ersten 20 Neubauspeisewagen nach dem zweiten Weltkrieg, hergestellt vom Waggonbau Görlitz. Zeitgleich bekam die MITROPA die ersten Neubauschlafwagen. Sämtliche Fahrzeuge wurden fortan in der MITROPA-Reparaturwerkstatt Gotha beheimatet. Da in den folgenden Jahren zahlreiche ältere Fahrzeuge entbehrlich waren, wurden die Gothaer Werkstätteneisenbahner zunehmend in die Modernisierungsprogramme und den Spezialwagenbau für die Deutsche Reichsbahn einbezogen.

Nun als Raw

Am 1. Januar 1964 ging die MITROPA-Reparaturwerkstatt in das Eigentum der Deutschen Reichsbahn über und wurde als Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) weiter genutzt. Außerdem übernahm die Deutsche Reichsbahn sämtliche der MITROPA gehörenden Wagen, die aber weiter von der MITROPA zu bewirtschaften waren.
Ab 1. Januar 1971 änderte sich die Organisationsstruktur des Gothaer Werkes abermals. Es wurde als Werkteil dem Raw Delitzsch unterstellt.

Veränderungen seit 1990

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands hat sich in Gotha einiges geändert. Die 1948 übernommene Postwageninstandhaltung wurde aufgegeben, zahlreiche Speisewagen – vor allem die in den 70er Jahren in Dienst gestellten der Bauart Halberstadt und die des Baujahres 1962 – werden schrittweise außer Dienst gestellt. Derzeit konzentrieren sich die Arbeiten auf die Modernisierung von 101 der 25 ab 1984 in Görlitz für die Deutsche Reichsbahn hergestellten Speisewagen sowie auf die Modernisierung des Schlafwagenparkes.
1989 wurden im Werkteil Gotha 400 Mitarbeiter beschäftigt. Inzwischen ist der Personalbestand auf 270 Beschäftigte reduziert worden. Entlassungen hat es dabei nicht gegeben.
Die freigewordenen Instandsetzungskapazitäten werden durch Revisionen an Sitzwagen, die im Raw Delitzsch beheimatet sind, genutzt.
Über die Zukunft des 70 Jahre alten Werkes ist noch nicht entschieden.

Wolf-Dietger Machel

In Gotha ausgeführte Arbeiten von 1948 bis 1992

Jahr	ausgeführte Arbeiten
1948	Die Instandhaltung von Bahnpostwagen wird aufgenommen.
1949	Am 21. April werden die neu aufgebauten Schlafwagen 22006 und 22905 sowie am 22. April der Speisewagen 1165 an die MITROPA übergeben. Aufarbeitung eines Schnelltriebwagens der Bauart Hamburg.
ab 1950	Instandsetzung des nach dem zweiten Weltkrieg verbliebenen Speise- und Schlafwagenparkes. Aufbau von Kultur-, Gemeinschafts- und Kinowagen sowie von Salon- und Zellenwagen.
1954	Innenausbau eines Meßbootes für das meteorologische Institut Potsdam.
1956	Aufbau von sechs Reisezugwagen für die Aufbauleitung „Elektrifizierung" der Reichsbahndirektion Halle.
1958	Umbau älterer Schlafwagen in den Typ „Malmö" für den internationalen Reiseverkehr von und nach Schweden.
1959	Neubau eines Waggons für die Oberweißbacher Bergbahn.
1960	Rekonstruktion von 9 Speisewagen. Die Fahrzeuge erhalten neue Wagenkästen. Die Arbeiten werden 1962 abgeschlossen.
1962/1963	Innenausbau von zwei Spezialwagen für den Touristen-Expreß (Turex).
1963	Herstellung von MITROPA-Kiosken für verschiedene Bahnhöfe der Deutschen Reichsbahn.
1966	20 im Raw Delitzsch aufgebaute Modernisierungswagen auf älteren Fahrgestellen erhalten Büfettabteile. Die letzten dieser Wagen sind 1992 ausgemustert worden.
1968	Für den Regierungszug der DDR werden zwei im Rohbau vorgefertigte Fahrzeuge zu Salonschlafwagen hergerichtet.
1969	Es entsteht der erste Feinfrostmenüwagen mit Mikroewelle in der DDR. Das Fahrzeug bleibt ein Einzelgänger.
1972-1975	Zwölf in Görlitz hergestellte SD-Schlafwagen erhalten eine Generalreparatur. Ein Teil der im Raw Delitzsch beheimateten Liegewagen und Mitteleinstiegwagen des Typs E 5 werden in Gotha instand gesetzt. Hinzu kommen Meßwagen.
ab 1975	Die z. T. mit Kohle- und Ölfeuerung betriebenen Küchen in den Speisewagen erhaltenen Propangaseinrichtungen.
1978	Ausgewählte durch die MITROPA genutzte Fahrzeuge erhalten zur Erprobung eine Zentrale Energieversorgung (ZEV).
1981	Herstellung von Schaltertischen für EDV-Fahrkartenverkaufstechnik und Arbeitstischen für den Dispatcherdienst.
1985	Der Aufbau eines Speisewagens (Baujahr 1936) für den Traditionszug der DR wird abgeschlossen. Die letzten Speisewagen aus der Vorkriegszeit wurden Ende 1980 ausgemustert.
	25 der von 1973 bis 1975 im Raw Halberstadt gebauten 50 Speisewagen mit 18,7 m Länge werden zu Büfettwagen umgebaut.
1990	Die Instandhaltung der Postwagen wird aufgegeben.
1991	Beginn des Umbaus von 10 der 1984/1985 in Görlitz hergestellten 25 Speisewagen für den IC-Verkehr.
1992	Modernisierung des Fahrwerkes und der Innenausstattung von MITROPA-Schlafwagen. Übernahme von Revisionen an vierachsigen Schnellzugwagen im Auftrage des Raw Delitzsch.



Foto: H.-J. Barteld

Blick in das jüngste Kind des Gothaer Werkteils: ein modernisierter Speisewagen des Baujahres 1985.

Deutschlands größtes Schmalspurnetz wird privatisiert



Schnee, Sonne, Wolken – am 31. Oktober 1992 gab es das alles auf dem Brockengipfel. Vollbesetzter Zug mit einem „roten Kamel", das noch die alte Loknummer 199 872 trägt (jetzt 299 114), vor der Abfahrt nach Wernigerode.

Ungewohnte Kürzel: HSB und NE

Am 28. Oktober 1992 im Berghotel von Drei Annen Hohne: Vertreter der Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen, der Deutschen Reichsbahn und der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB), unterzeichnen einen Vertrag historischen Ausmaßes. Erstmals nach dem zweiten Weltkrieg wird ein von der Deutschen Reichsbahn betriebenes Streckennetz in eine „nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs" (NE) umgewandelt.

Als am 9. März 1949 die Deutsche Wirtschaftskommission die Übernahme der nichtreichsbahneigenen, aber dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen ab 1. April 1949 durch die Deutsche Reichsbahn für das Gebiet der sowjetischen Besatzungszone verfügte, gehörten dazu auch die Meterspurbahnen des Harzes. Einst als Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) und Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) bekannt, waren beide Betriebe bereits 1948 enteignet worden.

Zunächst oblag der Deutschen Reichsbahn die Verwaltung und Nutznießung der Harzbahnen; ab 1. Januar 1950 ging dann das Vermögen beider Bahnen in den Besitz der Deutschen Reichsbahn über. Die weitere Entwicklung des gemeinhin als Selketal-, Harzquer- und Brockenbahn bekannten Betriebes ist geläufig.

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands änderten sich die Verkehrsströme auf dem 131,24 km langen Streckennetz grundlegend. Durch Strukturveränderungen in der Wirtschaft verlor der Güterverkehr gänzlich an Bedeutung; der Reiseverkehr auf der 1991 wieder eröffneten Brockenstrecke nahm jedoch nie gekannte Ausmaße an.

Gleich nach der Wende sprachen sich Landräte, Kommunen und politische Parteien für eine Reprivatisierung des gesamten Streckennetzes aus. Am 19. November 1991 wurden die Harzer Schmalspurbahnen GmbH gegründet. Teilhaber der neuen Regionalgesellschaft sind die Landkreise Wernigerode, Quedlinburg (beide Sachsen-Anhalt) und Nordhausen (Thüringen), am Streckennetz liegende Kommunen und die Kulturbetriebsgesellschaft Braunlage.

Am 28. Oktober 1992 wurden die juristischen Voraussetzungen für die Betriebsführung durch die HSB ab 1. Januar 1993 geschaffen. Bis dahin muß der Vorstand von DB und DR der Betriebsübergabe noch zustimmen. Da im Raum Nordhausen ein Teil der Strecke das Land Thüringen berührt, muß außerdem ein Ländervertrag unterzeichnet werden. Indes hat die HSB eine Konzeption für den weiteren Betrieb vorgelegt. Schlagader des Personenverkehrs bildet die Brockenbahn, auf der – soweit witterungsbedingt möglich – der Betrieb ganzjährig aufrechterhalten wird. Die Züge sind derzeit bis zu 150 % ausgelastet. Im Raum Nordhausen/Ilfeld wird der Berufsverkehr ausgebaut. Die Selketalbahn soll vor allem der Förderung des örtlichen Touristenverkehrs dienen. Die Dampftraktion wird auf allen Strecken vorläufig Vorrang haben. Ferner beabsichtigt die HSB, den Güterverkehr systematisch zu reaktivieren. Bereits seit Juli 1992 erhält der Brockenwirt Wagenladungen in Schmalspurfahrzeugen. Die regelmäßige Wiederaufnahme des Rollwagenverkehrs von Nordhausen aus steht bevor.

Mit schwarzen Zahlen ist dennoch vorläufig nicht zu rechnen. Die HSB erhält mit Übergabe des Streckennetzes von der Deutschen Reichsbahn als Starthilfe 20 Millionen DM. Regelmäßige Stützen haben beide Landesregierungen zugesagt. 370 der derzeit 402 Eisenbahner werden von der HSB übernommen, die restlichen Mitarbeiter erhalten bei der Deutschen Reichsbahn eine Tätigkeit. Festgelegt ist eine enge Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn bei der Fahrplangestaltung sowie bei Tarifangelegenheiten im Reise- und Güterverkehr. Die HSB erhält von der Deutschen Reichsbahn den gesamten Fahrzeugpark, der derzeit aus 25 Dampflokomotiven, 16 Diesellokomotiven, 2 Triebwagen, 77 Reisezugwagen, 19 Bahndienstwagen, 37 Güterwagen, 40 Rollböcken und 79 Rollwagen besteht. Die Reichsbahndirektion Halle beabsichtigt, der HSB die zu den Schmalspurbahnen gehörenden Liegenschaften so schnell wie möglich zurückzugeben.

Wolf-Dietger Machel



Fotos: MEB

In diesem Jahr modernisierte die Deutsche Reichsbahn insgesamt sechs Reisezugwagen für das Meterspurnetz im Harz, allerdings schon im Auftrage der HSB. Die Wagen erhielten jedoch noch DR-Nummern. 990-441 bis 990-443 wurden bis Juni 1992 in Perleberg fertiggestellt und die Wagen 990-444 bis 990-446 danach im Raw Wittenberge.

EISENBAHN DENKMALE

Denkmalpfleger und Historiker hatten sich im April 1992 zum Thema „Eisenbahn und Denkmalpflege“ zusammengefunden. Vertreter beider deutscher Bahnen waren nicht erschienen. Im Heft 11/92 hatten wir dazu einen Beitrag veröffentlicht. Hier der Schluß.

Neu in die Diskussion der Fachleute aufgenommen wurde das „Streckendenkmal“, das dem klassischen „Bodendenkmal“ verwandt ist. Man versteht darunter die ganze Linienführung einer Bahn zwischen zwei oder mehr Orten mit ihren sämtlichen Bauwerken als Ausdruck einer Trassierungsidee; der Begriff wird übrigens auch auf Römerstraßen, auf Kanäle und neuerdings auf die Reichsautobahnen angewendet.

Bekanntlich ist in Hessen die ganze „Ahrtalbahn“ zwischen Wiesbaden-Dotzheim und Langenschwalbach im Taunus unter Schutz gestellt worden. Notwendig wäre dies wohl auch für die erste deutsche Fernbahn von Leipzig nach Dresden, für die Schwarzwaldbahn und die Höllentalbahn in Baden, sowie für zahlreiche andere. Geprüft wird, ob sich der Begriff auch auf die ingeniöse, 566 km lange Anlage der bayerischen Ludwigs-Süd-Nord-Bahn von Lindau über Augsburg und Nürnberg bis Hof insgesamt anwenden läßt. Im alten Preußen wäre an die Berlin-Hamburger Eisenbahn mit den Bauten und der Trassierung von Friedrich Neuhaus zu denken. Beide Hauptbahnen werden in den nächsten Jahren durch ihren Ausbau auf 200 km/h Streckengeschwindigkeit vollkommen umgekrempelt. Vielleicht ist sogar die Freilicht-Museumseisenbahn zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf bei Bremen mittlerweile ein solches Streckendenkmal.

Bereits in der ehemaligen DDR hatte man verschiedene reizvolle „Traditionsbahnen“ im sächsischen Bergland, im Harz und an der Ostsee als solche Gesamtkunstwerke unter einen Denkmalschutz gestellt, ihre Dampfzüge eingeschlossen. Hier wird ein planmäßiger öffentlicher Betrieb durchgeführt, der bewußt alten Normen folgt. Wer weiß, wie lange sich das noch durchhalten läßt?

Auch die Chiemseebahn von Prien nach Stock in Bayern erhielt das Denkmalprädikat. Bei der Zugspitzbahn wird die Sachlage noch geprüft. Leider konnte man sich dazu bei der elektrischen Lokalbahn von Murnau nach Oberammergau in Oberbayern nicht durchringen, weil sie mit ihren heutigen Fahrzeugen und anderen Umbauten bereits zu weit vom Ursprungszustand entfernt zu sein schien. Die historischen Lokomotiven sind freilich an anderer Stelle, als „Denkmäler“ oder in Museen, noch vorhanden.

Nur zwei Fragen von vielen: Ist der Nachbau der 1853 verschrotteten PFALZ überhaupt denkmalwürdig? Und: Welche Eingriffe sind nötig und zulässig, um das Streckendenkmal „Schmalspurbahn“ betriebsfähig zu erhalten?



Man muß vielleicht einmal ganz ketzerisch fragen: Welcher Denkmalpfleger steigt zuerst mit der Deutschen Bundesbahn in den Ring, wenn es um die weitere Verwendung bestimmter regionaltypischer Maschinen im badischen Höllental oder auf der Schwarzwaldbahn geht? Das hätte schon vor zwanzig und mehr Jahren geschehen müssen, denn die Verteilung der Fahrzeuge wird bundesweit immer stärker nivelliert.

Der Vorgang weist auf Schwierigkeiten hin, die (nicht nur) mancher professionelle Denkmal-

pfleger mit den Fristen der technischen Überwachung, mit Umbauten innerhalb der Lebensdauer von Maschinen und sogar mit Gebrauchsspuren an einem „Originalstück“ hat. Man ist noch zu sehr am künstlerisch-architektonischen Denkmalbegriff orientiert, der für Maschinen und komplexe Transportsysteme wie die Eisenbahn nur bedingt brauchbar ist. Diese zwangsläufigen Veränderungen gegenüber dem Lieferzustand dürfen keineswegs davon abhalten, eine nicht mehr „originalgetreue“ technische Anlage zum Denkmal zu erklären.

Bewegliche Denkmale

Die Eisenbahn ist eine zusammengesetzte Maschine aus dem Fahrweg und dem Fahrzeug. Unter diesem Gesichtspunkt tauchen für den Denkmalschutz neue Probleme auf. Da die Denkmalgesetze einzelner (alter) Bundesländer auch die Kategorie des „beweglichen Denkmals“ kennen, wurden mittlerweile sogar manche Lokomotiven in Museen, bei Museumsbahnen und privaten Sammlern entsprechend unter Schutz genommen. Peinliche Mißgriffe wie der Gefälligkeits-Denkmalschutz für eine eben aus Polen importierte Schmalspurlokomotive oder für schweizerische Waggons auf einer örtlichen Bimmelbahn zeigen, daß hier noch Aufklärungsarbeit vonnöten ist.

Der Schutz für bewegliche Denkmale bedeutet nicht, daß an diesen Objekten nichts mehr verändert werden darf, wenn ihr lebendiger Betrieb auf einer Museumsbahn es erfordert. Immer bedarf es aber zuerst einer Rücksprache mit dem Denkmalamt. Insbesondere die Verschrottung soll aber ausgeschlossen sein; hier schafft der Denkmalschutz manchmal erst Bewußtsein.





Wenn Bahnverwaltungen um jeden Preis modern sein wollen: Wer erinnert sich nicht noch voller Unbehagen der realsozialistischen Verkleidung des Hauptbahnhofs von Halle (Saale), die ab 1969 als Karrikatur vor dem Altbau schwebte? Auch im unteren Bild weist das Schild (made in 1992!) nicht auf einen H0-Kiosk hin, sondern auf ein denkmalwürdiges Empfangsgebäude.



Auch das Problem der „Translozierung“ (der räumlichen Verschiebung und Verlegung) muß bei einem beweglichen Denkmal ganz neu bedacht werden: Unvergessen ist der Fall, als 1987 die dem Berliner Museum für Verkehr und Technik gehörende historische Lokomotive DIE PFALZ bei einem Gastspiel in Neustadt an der Weinstraße kurzerhand vom örtlichen Denkmalpfleger unter Schutz genommen wurde, um eine fruchtlose Debatte über ihren künftigen Austellungsort anzuzetteln. Auch eine in Delmenhorst bei Bremen für Berlin erworbene Dampfspeicherlokomotive wurde als „Zubehör“ der dortigen Kammgarnspinnerei festgelegt. Bleibt es bei diesem Vorgehen, kann bald kein Museum mehr sein „bewegliches Denkmal“ in einem anderen Bundesland leihweise ausstellen.

Denkmal oder Museum?

Bisher war die Rede vom Denkmal „in situ“, also an seinem Platz. Wenn alte Dinge an ihrem ursprünglichen Ort nicht mehr brauchbar sind, kommen sie auf den Schrottplatz oder in ein Museum. Im letzteren Fall sind sie wohl geschützt, aber nicht immer richtig bewahrt. Manchmal muß die staatliche Denkmalpflege hier mit Museen aller Art und Güte beinahe konkurrieren.

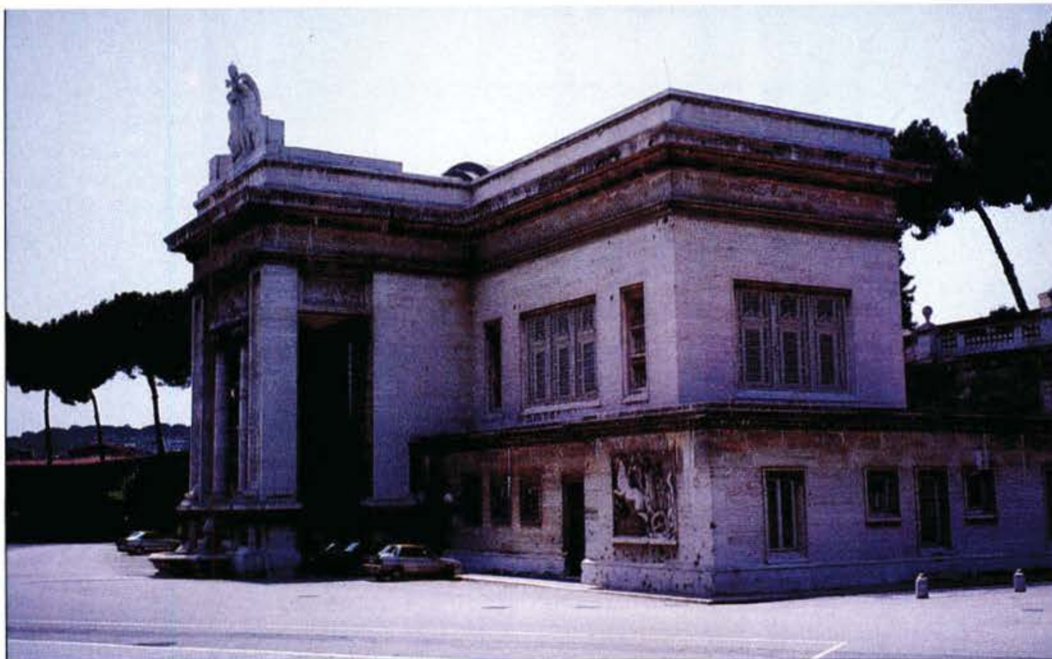
Da gibt es die privaten Eisenbahnmuseen, die mit ihren Objekten mitunter auch Handel treiben müssen. Wenn das Geld nicht reicht, werden sich diese Blüten der guten Wirtschaftsjahre vielleicht eines Tages wieder schließen. Soll man ihre Objekte im öffentlichen Interesse unter Denkmalschutz nehmen – manchmal sogar aus Gefälligkeit, um staatliche Zuschüsse zu ermöglichen? Oft überschneiden sich Denkmalschutz und Museumsbesitz in unnötiger Weise. Die regionale Zugehörigkeit einer Maschine hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Als es nur das Deutsche Museum in München gab, konnte es alle nationalen Meisterwerke der Technik zu seinem Thema erklären. Die alten Verkehrsmuseen der Eisenbahnen in Berlin und Nürnberg hatten Exponate aus Nord- und Süddeutschland unter sich verteilt. Seitdem der neue Regionalismus eine ganze Anzahl technischer Landesmuseen hervorgerufen hat, muß man die Grenzen wohl enger ziehen. Denkmalschutz sollte sich hier nur auf Objekte von starkem örtlichen Bezug beschränken und nicht jeder gut gemeinten Lokomotiv-Kollektion von Bundesbahn-Oldtimern zuteil werden; das Instrument wird stumpf mit wahllosem Gebrauch.

Richtig war es, das alte „Bergwerk“ im Deutschen Museum München mit seinen Stollen und Puppen als Gesamtkunstwerk vor Erneuerung und Zerstörung zu schützen. Keine schlechte Idee wäre es wohl auch gewesen, das einstige Berliner Verkehrs- und Baumuseum bei seiner Freigabe 1984 nach vierzig Jahren Schlummer hinter verschlossenen Türen als „museales Museum“ zum Denkmal zu erklären, doch entschied sich der Senat von Berlin damals anders.

Stolz sein aufs Alte

Noch immer fehlt uns das Gefühl dafür, daß das Leben sogar mit lästigen technischen Monumenten und Baudenkmälern an ihrem eigenen Platz unendlich viel reicher ist als ein Dasein ohne diese greifbaren Dokumente unserer Vergangenheit. Wir müssen häufiger nach Einhalt verlangen, wenn der Abriß historischer Substanz droht, und wir müssen lernen, stolz auch mit unseren alten Dingen zu leben.

Alfred Gottwaldt;
Museum für Verkehr und Technik, Berlin



Das Empfangsgebäude des Vatikan-Bahnhofs. Rechts unten im Gebäude die Diensträume. Foto: Veith

Die Eisenbahn im Vatikan

Nur wenige der unzähligen Pilger oder Besucher, die in Rom den Petersdom und die Vatikanstadt aufsuchen, wissen davon, daß der Vatikanstaat einen eigenen Bahnhof, eine eigene Eisenbahn besitzt. Meist interessieren sich die Pilger und Touristen auch gar nicht dafür. Sie zeigen nur Interesse an den heiligen Stätten wie dem Petrusgrab oder den Grotten unter der Basilika St. Peter, in denen 21 Päpste beigesetzt sind, aber auch an den vatikanischen Gärten und den Museen. Und natürlich wollen die meisten den Heiligen Vater sehen.



Doch die Eisenbahn, die kaum wahrgenommen wird, ist wichtig für die Versorgung des kleinen, 0,44 Quadratkilometer großen „Stato della Città del Vaticano", der mitten in Rom liegt und durch die Leoninischen Mauern umschlossen ist. Vom Bahnhof S. Pietro an der Strecke Rom–Viterbo führt eine 0,626 Kilometer lange, eingleisige, nichtelektrifizierte Strecke bis zur Leoninischen Mauer, die durch ein 16,7 Meter breites, zweiteiliges Rolltor verschlossen ist. Das Tor wird nur für Zugbewegungen geöffnet. Kurz vor dem Rolltor überquert die Strecke den 120 Meter langen und 15,3 Meter hohen Gelsomino-Viadukt, dessen zehn Pfeiler wegen des weichen Untergrundes bis zu 25 Meter in die Erde versenkt werden mußten.

Auf dem Territorium des Vatikans befindet sich ein Bahngelände in einer Länge von 234 Metern. Die Bahnanlage besitzt mehrere Gleise mit Weichen, darunter auch Stumpfgleise mit Prellböcken, eine Rampe und ein Empfangsgebäude. Die Strecke endet in einem Rangiertunnel unter den vatikanischen Gärten. Das große, im Barockstil gehaltene Empfangsgebäude zählt mit seiner Mamorverkleidung wohl zu den schönsten Europas. Es ist ein Palast. Das Dach schmückt ein Wappen aus Stein, darüber die Tiara mit gekreuzten Schlüsseln. Die Seitenwände sind mit einer kunstvoll gestalteten Überdachung ausgestattet.

Das prunkvolle Bahnhofsgebäude ist ausschließlich repräsentativen Zwecken vorbehalten. Hier gibt es weder Fahrkartenschalter, Gepäckaufbewahrung noch Wartesaal mit Bahnhofsrestaurant. Nur einige Betriebsräume befinden sich im Gebäude, in denen Eisenbahner der FS den täglichen Zugverkehr regeln. Und dieser ausschließliche Güterverkehr steigt von Jahr zu Jahr. Man erfährt nur wenige Zahlen, doch die Italienischen Staatsbahnen sprechen davon, daß, gemessen an den wenigen Gleismetern, die Menge der transportierten Güter einen hochrangigen Stellenwert besitzt. 1981 wurden beispielsweise dem Vatikan 4643 Tonnen Güter zugefahren und 843 Tonnen abgeholt. Dazu kommt noch ein täglicher Zug für den Stückgutverkehr. In einem Brief der Generaldirektion der Italienischen Staatsbahnen an den Autor heißt es dazu:

„Eine abschließende scherzhafte Bemerkung: Die vatikanische Eisenbahn befindet sich in einem Zustand des Aufschwungs. Wenn ihre Zuwachsraten im gesamten internationalen Verkehr erreicht werden würden, könnten dadurch mit großer Wahrscheinlichkeit auch die FS viele ihrer wirtschaftlichen Probleme lösen."

Die Geschichte der vatikanischen Eisenbahn beginnt im vorigen Jahrhundert. Zur Zeit der Regierung des Papstes Pius IX. (1846 bis 1878) bestand auf dem heutigen italienischen Territorium ein souveräner Kirchenstaat, der Rom, Romagna, Marken, Kampanien, Umbrien und Maritima umfasste. Nach 1860 begann die Einigung zum Königreich Italien,

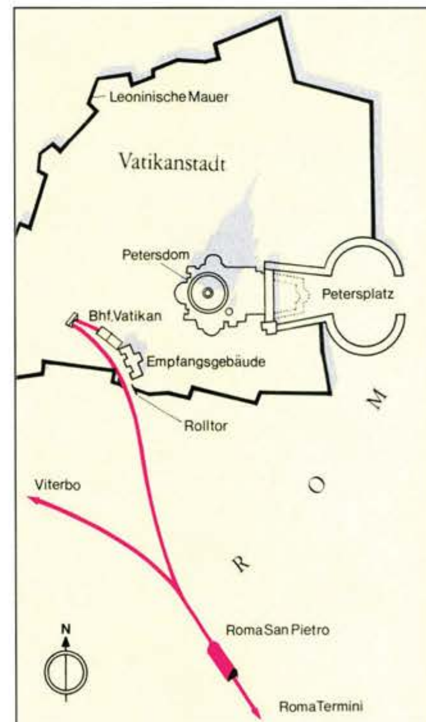


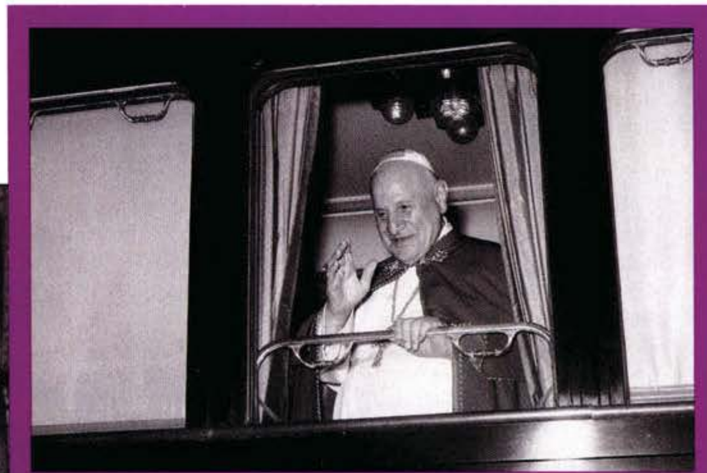
1870 besetzten italienische Truppen Rom, der Papst zog sich hinter die Leoninischen Mauern zurück. Er verkündete, daß weder er noch seine Nachfolger den Vatikan verlassen würden, bevor nicht dieses Unrecht gesühnt sei (Alle Päpste betrachteten sich in der Folge bis 1929, dem Jahr des Zustandekommens der Lateran-Verträge, als „Gefangene des Vatikans").
In die Regierungszeit des Papstes Pius IX. fällt auch die Erschließung Italiens durch die Eisenbahn. Am 7. Juli 1856 wurde die erste Strecke des damaligen Kirchenstaates zwischen Rom und Frascati eröffnet. Es ist die „Pia Latina„. 1856 folgte die Pia Centrale„ von Rom in den Norden nach Civitávecchia. Die Strecken wurden von Eisenbahngesellschaften betrieben.
Pius IX. zeigte sich technischen Neuerungen gegenüber sehr aufgeschlossen. Als er an der Einweihung einer Eisenbahnbrücke über den Tiber bei Porta Portese teilnahm, wurde ihm der englische Minister für Öffentliche Arbeiten vorgestellt, der um eine Audienz gebeten hatte. Hier soll ihm Pius IX. lächelnd gesagt haben: „Berichtet, bitte, in London, daß der Römische Pontifex nicht immer im Gebet steht, von Weihrauch umhüllt und zwischen Mönchen und Prälaten sitzend. Erklärt Majestät, der englischen Königin, daß ihr Minister der öffentlichen Arbeiten eines Tages den alten Papst inmitten der Ingenieure bei der Einweihung einer neuen Eisenbahnbrücke überrascht habe."



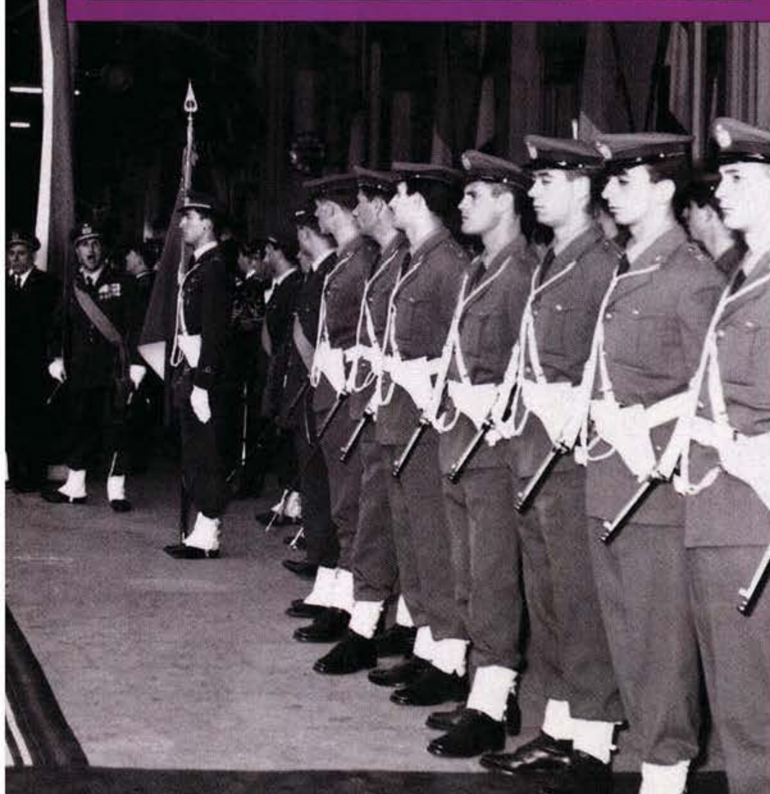
Blick auf das respektable Tor des Vatikan-Bahnhofs. Foto: Veith

Die Eisenbahngesellschaften stellten dem Papst drei Salonwagen als Geschenk zur Verfügung: einen Schlafwagen, einen Terassenwagen und einen Thronwagen. Schlafwagen und Terassenwagen baute die französische Waggonfabrik Delettrez & Cie in Paris. Über den Verbleib dieser beiden Fahrzeuge ist nichts bekannt; sie sind verschollen. Es sind jedoch noch Abbildungen und Beschreibungen vorhanden. Der 1860 übergebene Thronwagen, ebenfalls von jener französischen Firma hergestellt, steht heute im Museum Palazzo Braschi in Rom. Der Architekt Emile Trelat, Professor an der Kunstakademie Paris, hat ihn entworfen. Im Inneren befinden sich drei Abteile: ein Vorzimmer, ein Schlafzimmer und ein Salon, in dem auf erhöhtem Podest der Thronsessel steht. Außen ist das Fahrzeug mit gold- und silberüberzogenen Ornamenten geschmückt, die folgende Darstellungen zeigen: die päpstliche Krone sowie Symbole der Wahrheit, des Friedens und des Märtyrertums.
Die drei Salonwagen hatten eine Gesamtmasse von 50 Tonnen.





Papst Johannes XXIII. segnet vom Abteilfenster seines Salonwagens die Gläubigen bei seiner Fahrt nach Assisi am 4. Oktober 1962.



Ankunft des Sonderzuges des Papstes Johannes XXIII. in Assisi.

Aufn. Italien. Staatsbahnen FS, Roma

Anläßlich der Eröffnung der Strecke Rom–Velletrie am 27. Februar 1862 wollte Pius IX. mit seinem Salonzug fahren. Doch die Leibärzte rieten dem Papst wegen dessen angegriffenem Gesundheitszustand von dieser Reise ab. Im Auftrag des Heiligen Vaters benutzte nun der Erzbischof Prinz zu Hohenlohe den Thronwagen, um Lokomotive und Wagen des Eröffnungszuges zu segnen.

Der Thronwagen stand nach einer weiteren Fahrt von Rom nach Neapel lange Zeit in Civitávecchia. Hier „entdeckten" in



Andenkensammler und plünderten ihn vollständig aus. 1951 überführten die Italienischen Staatsbahnen den Wagen nach Rom ins Museum.

Von einem Papst ist der Salonzug nie benutzt worden.

Die direkte Führung einer Eisenbahn zum und im Vatikan geht auf die im Jahr 1929 vorgenommene Wiedererrichtung des souveränen Kirchenstaates zurück, zu dem neben Stadtgebieten in Rom auch die Sommerresidenz Castel Gandolfo in den Albaner Bergen (südlich von Rom) gehört. Dem Vatikan wurden eine eigene Rundfunkstation, eine besondere Postverwaltung und ein Bahnhof zugestanden. Im Artikel 6 der Lateran-Verträge verpflichtete sich der italienische Staat, den Bahnhof „Cittá del Vaticano" mit einer Zuführungsstrecke vom Bahnhof Roma S. Pietro zu bauen. Im Dezember 1933 kam zwischen dem Heiligen Stuhl und der italienischen Regierung eine besondere Vereinbarung zustande. In ihr werden auch der Wagenumlauf und der Zugverkehr geregelt. Am 2. Oktober 1934 konnte die Strecke dem Vatikan übergeben werden. In der Vereinbarung ist ferner festgelegt, daß der Streckenunterhalt den Italienischen Staatsbahnen obliegt, der Vatikan jedoch für die Instandhaltung der Signalanlagen jährlich 500 Lire zu zahlen hat. Wenn ein Papst den Wunsch äußert, mit der Eisenbahn zu verreisen, sind die FS verpflichtet, ihm einen Sonderzug zur Verfügung zu stellen und für dessen bevorzugte Abfertigung und Sicherheit Sorge zu tragen. In einem derartigen Fall müßten vom Vatikan alle anfallenden Kosten der Reise getragen werden.

Noch vor Abschluß der Lateran-Verträge wurde bekannt, daß die Italienischen Staatsbahnen beabsichtigten, dem Papst einen Salonzug in stahlblauer Farbe, geschmückt mit dem päpstlichen Wappen, zu schenken. Die ersten vier Wagen sollten wie folgt gestaltet sein: Wagen 1: großer Empfangssaal, Wagen 2: Kapelle mit Sakristei, Wagen 3: Arbeitsraum und Schlafraum des Papstes sowie ein Begleiterabteil, Wagen 4: Speisewagen.

Das Projekt blieb im guten Vorsatz stecken. Heute steht weder die Beschaffung eines Salonzuges noch eines Salonwagens für den Vatikan oder die italienische Bahnverwaltung zur Debatte: der Bahnhof Vatikan wird einfach zu selten für den Reiseverkehr benutzt. Ursprünglich war vorgesehen, hohe Gäste des Heiligen Vaters im prunkvollen Empfangsgebäude des Bahnhofs zu begrüßen. Bisher haben sie aber nie die Eisenbahn benutzt. Man fährt im Kraftwagen vor.

Doch Päpste fuhren von hier ab! 1959 wurde vom Vatikanbahnhof der Leichnam Papst Pius X. (1903 bis 1914) nach Venedig übergeführt (Pius X. war vor seiner Wahl Erzbischof in der Lagunenstadt).

Am 4. Oktober 1962 unternahm Papst Johannes XXIII. (1958-1963) eine Pilgerfahrt nach Loreto und Assisi. Im Vatikanbahnhof stand dafür ein Salonzug, den die FS zur Verfügung gestellt hatte. Es waren die letzten Salonwagen des italienischen Königshauses. Die Presse bezeichnete diese Eisenbahnfahrt des Heiligen Vaters als Sensation. Und überall an der Strecke standen die Menschen, um Johannes XXIII. zuzuwinken oder auf den Bahnhöfen zum offenen Abteilfenster zu eilen, wo der Papst stand und ihnen zulächelte und sie segnete. Bereits in jenen Tagen war er von der tödlichen Krankheit befallen. Johannes XXIII. war der erste Papst, der einen Zug benutzte. Papst Johannes Paul II. ist der dritte Papst, der 1980 mit einem Sonderzug vom Bahnhof des Vatikans abfuhr. Diesen Salonzug hatten die Italienischen Staatsbahnen für ihn bereitgestellt, weil er die Eisenbahner eines römischen Verschiebebahnhofs besuchen wollte.

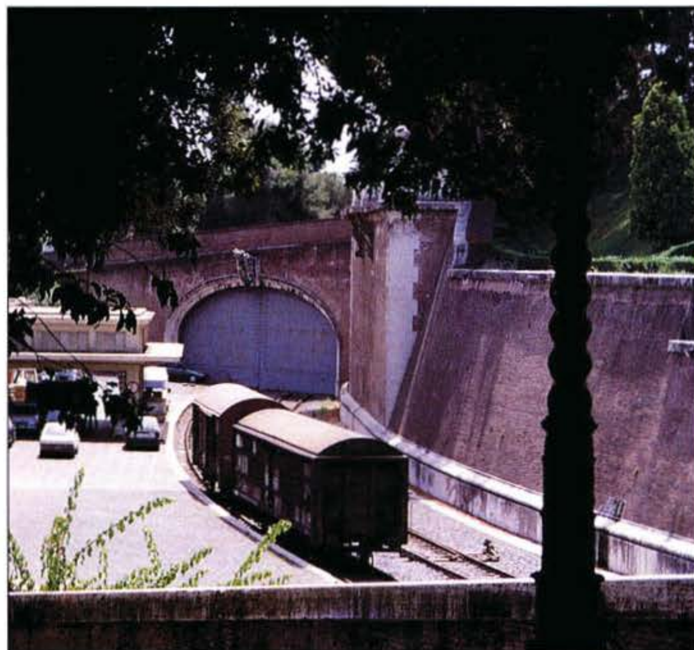


In diesem Tunnel unter den vatikanischen Gärten endet die Strecke.

Foto: Veith

Wer die Möglichkeit hat, Rom und den Vatikan zu besuchen, sollte es nicht versäumen, auch die Eisenbahn im Vatikan, den Bahnhof, anzuschauen. Bestimmt steht dort auch ein Güterzug, der vielleicht gerade entladen wird. Und wer Glück hat, kann sogar eine Zuführung durch das große Rolltor beobachten.

Dr. Dietmar Klubescheidt



Ein Güterzug steht am Bahnsteig des Vatikan-Bahnhofs. Man sieht im Hintergrund das Doppelschiebetor in der Leoninischen Mauer.

Foto: Veith

Literatur

Elliot: Ich möchte Johannes heißen - Das Leben eines großen Papstes. St. Benno-Verlag, Leipzig 1973.

Mitteilungen der Generaldirektion der Italienischen Staatsbahnen FS. Rom, April 1982.

P. Dost: Der rote Teppich - Geschichte der Staatszüge und Salonwagen. Franckh'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart 1965.

Mitteilungen des Staatssekretariats des Vatikans. Rom. A. Angehrn: SBB-Nachrichtenblatt. Bern 1950.

Ente Provinciale per il Turismo di Roma: Die Vatikanstadt. Deutsche Ausgabe. Rom 1973.

D. Klubescheidt: Die Eisenbahn im Vatikan. L'Osservatore Romano, Deutsche Ausgabe. Rom, Juni 1990.



W. Messerschmidt
Lokomotivtechnik im Bild
270 Abbildungen und begleitende Texte erläutern, wie Lokomotivtechnik in all ihren Variationen funktioniert.
224 Seiten, 270 Abb., 36farbig, gebunden, **59,–** Best. **01384**



W. Messerschmidt
Güterzug-Lokomotiven
Die wichtigsten und leistungsfähigsten Güterzug-Lokomotiven in Wort und Bild mit allen Details.
224 Seiten, 225 Abb., gebunden
49,– Bestell-Nr. **01446**



Wollny/Fiegenbaum
Dampflokomotiven der deutschen Reichsbahn 1970 bis 1988
Baudaten und Stationierungsangaben.
192 Seiten, 187 Abb., 24farbig, geb.
69,– Bestell-Nr. **01307**



B. B. Keiner/B. Riedmann
Lexikon für den Plastik-Modellbau
Etwa 1000 Stichworte, viele Fotos und Zeichnungen vermitteln Anregungen für eigene Anlagen.
216 Seiten, 471 Abb., gebunden
39,– Bestell-Nr. **01101**

Technik



W. Reuter
Rekord-Lokomotiven
Von 1848 bis 1950, in zusätzlich acht farbigen und 18 einfarbigen, doppelseitigen Seitenansichten.
320 Seiten, 170 Abb., gebunden
29,– Bestell-Nr. **10582**



W. Walz
Deutschlands Eisenbahn
Geschichte und Organisation, Lokomotiven, Wagen – das umfassende Standardwerk.
328 Seiten, 311 Abb., 34 farbig, gebunden, **69,–** Best.-Nr. **01385**



W. Walz
Die Geschichte der Bahn: Erlebnis Eisenbahn
Eine chronologische, schlüssige Darstellung des Schienenverkehrs.
298 S., 327 Abb., gebunden
28,– Best.-Nr. **10535**



W. Klee
Preußische Eisenbahngeschichte
Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Preußen bis zur Gründung der Deutschen Reichsbahn.
260 Seiten, 90 Abb. und farb. Karten, gebunden, **34,–** Best.-Nr. **30172**

Geschichte

Modell und Vorbild

Motor buch Verlag



Whitehouse
Klassische Dampflokomotiven
Der Autor zeigt und beschreibt die Eisenbahn-Entwicklung in aller Welt, begleitet von seltenen und schönsten Motiven aus seinem Archiv.
192 Seiten, 260 Abb., 48 teils doppels. Farbfotos gebunden
49,– Best.-Nr. **01400**



A. B. Gottwaldt
Das große Berliner Eisenbahn-Album 1838 bis heute
Der Autor läßt längst vergangene Zeiten am Beispiel der damaligen Reichshauptstadt und ihrer Eisenbahn wieder lebendig werden.
376 Seiten, 500 Abb., 25farbig, gebunden
79,– Best.-Nr. **01179**

A. B. Gottwaldt
Bundesbahn-Album 1945–1960
Hamsterjahre, Wiederaufbau, Wirtschaftswunder – die Geschichte der jungen Republik spiegelt sich in diesen schon historisch gewordenen Eisenbahnbildern wider.
376 S., 500 Abb., gebunden
69,– Best.Nr. **10776**



Bilder

BESTELL-COUPON

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt von
Motorbuch-Versand · Postfach 10 37 43 · 7000 Stuttgart 10
Telefon (07 11) 2 10 80-22 / ab 16.00 Uhr (07 11) 2 10 80-0
Versandkosten-Anteil: Inland DM 4,50 / ab 80,– Bestellwert frei / europ. Ausland DM 6,50 (nur Vorausrechnung)

Bitte liefern Sie mir

Anz.	Best.-Nr.	Preis

Name ____________
Straße ____________
PLZ/Ort ____________
Datum ____________
Unterschrift ____________

☐ Kostenloses Gesamtverzeichnis Eisenbahnbücher

In Flammen aufgegangen

Am frühen Abend des 3. November 1992 brannte auf dem Berliner Bahnhof Lichtenrade der S-Bahn-Triebwagen 480 025 völlig aus (Bild). Das Feuer wurde nach Beendigung einer Leerfahrt entdeckt, doch konnte der Totalschaden (1,2 Millionen DM) nicht mehr verhindert werden. Den Brand verursachte ein Schütz der Heizungsanlage. Trotz des abgeschalteten Gebläses konnte der Heizstrom weiterfließen.
Die Züge dieser Baureihe galten in Expertenkreisen als fast unbrennbar, gerade das Heizungssystem als besonders sicher. Auch wurden bei der Inneneinrichtung nur schwer entflammbare Materialien verwendet. Ob die Herstellerfirma im Rahmen der Gewährleistung den Schaden bezahlt, bleibt zu klären. Jedenfalls werden nun alle Triebzüge der Baureihe 480 vorsorglich überprüft. Danach sind weitere Entscheidungen zu erwarten. Text: K. Konschinski, Berlin; Foto: Sammlung MEB

99 4633 wieder unter Dampf

Am 29. Oktober 1992 rollte nach längerer Pause die DR-Lokomotive 99 4633 wieder auf der Strecke Putbus – Göhren (siehe Bild). Der 1925 von der Stettiner Maschinenfabrik Vulcan gebaute Vierkuppler trug bei den Rügenschen Kleinbahnen die Nummer 53^{Mh}. Ende der 70er Jahre wurde eine Generalreparatur immer dringlicher, kam aber wegen Materialmangels erst im vereinigten Deutschland zustande.
Inzwischen erhält auch die Schwesterlokomotive 99 4632 eine Generalreparatur im Raw Görlitz. Beide Maschinen präsentieren sich im Vulcan-Originalanstrich „Grün-Deutz-Alt". Bis Ende März 1993 bekommen die Lokomotiven 99 4801 und 99 4802 ebenfalls je einen neuen Kessel. Ab 1. Juli 1993 soll die einzige Schmalspurbahn Vorpommerns privatisiert werden. Mehr über diese Bahn enthält das im Februar 1993 beim transpress-Verlag Berlin erscheinende Buch „Eisenbahn-Reviere Rügen". Text und Foto: W. Krentzien, Saßnitz



ICE-Strecke Berlin – Hannover

Eine Kupferkassette mit Münzen, Tageszeitungen, Zeichnungen und Daten zum Bauwerk versenkte der Regierungspräsident von Sachsen-Anhalt am 11. November in einen Pfeiler der neu zu errichtenden Elbbrücke bei Hämmerten auf der künftigen Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – Hannover. Die Neubautrasse verläuft unmittelbar neben der Stammstrecke. Zur Elbüberquerung werden zwölf der 1870 beim Erstbau der Strecke gesetzten Brückenpfeiler wiederverwendet; sie waren 1929 beim Ersatz der Elbbrücke, die auf neuen Pfeiler gegründet wurde, stehengeblieben und genügen, eingehenden Untersuchungen gemäß, voll den künftigen hohen Beanspruchungen.
Der Streckenneubau zwischen Oebisfelde und Staaken war bereits in den achtziger Jahren zwischen der DDR und der Bundesregierung vereinbart und ist im Dezember 1991 in die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" übernommen worden. Er soll 1997 beendet sein. Offen ist gegenwärtig noch die Streckenführung in Stendal. Während DR/DB die Stadt südlich umgehen möchten, plädiert die Kommune für eine Führung durch den Bahnhof bzw. unter ihn hindurch mit Halt in der Stadt.
Die erste ICE-Neubaustrecke in den neuen Bundesländern hat ein Investitionsvolumen von 1,5 Milliarden Mark.

NACHRICHTEN

■ Offensichtlich steht die Naumburger Straßenbahn vor ihrem Ende. Zur Hundert-Jahr-Feier im September 1992 versprach zwar der Bürgermeister, sich für die Wiederinbetriebnahme der Tram einzusetzen, kündigte aber gleichzeitig die Beschaffung von Bussen an. Inzwischen sind ein Teil der Straßenbahngleise mit einer Bitumendecke überzogen worden. ms

■ Beim Itzehoer Landgericht fand kürzlich der sogenannte Fäkalienprozeß statt, bei dem entschieden wurde, daß die DB im Bereich Hochdonn ihre Zugtoiletten nicht mehr nach unten auf die Gleise entsorgen darf. Der Kläger wohnt unter einer Eisenbahnbrücke in Hochdonn und findet immer wieder nicht nur benutztes Toilettenpapier in seinem Garten. ms

■ Für Eisenbahnfreunde geben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ein Informationsblatt heraus, aus dem zu entnehmen ist, wo und in welchen Zügen bei der SBB und der Löscherbergbahn der Blick durch den Führerraum nach vorn auf die Strecke möglich ist. Außerdem sind Angaben über Stationierung und Einsatz der modernsten sowie der historischen Lokomotiven enthalten. Die Schrift ist bei der Generalvertretung der SBB in Frankfurt (M.) kostenlos erhältlich. rrr

■ Der amerikanische Lokomotivhersteller Republic Locomotive Works Greenville (South Carolina) hat die Entwicklung einer Zweikraft-Hochgeschwindigkeitslokomotive mit Gasturbinen- und Elektroantrieb angekündigt. Vorgesehen sind Geschwindigkeiten von 125 bis 150 Meilen in der Stunde (m/h), umgerechnet 200 bis 240 km/h. Wesentliches Merkmal der neuen Lokomotive ist ihre geringe Masse, die bei 3 000 kW mit 81,5 t angegeben wird. Strecken, auf denen Güterzüge nur 60 und Reisezüge nur 90 m/h fahren, sollen die neuen Lokomotiven mit 125 m/h ohne Veränderung der Gleisanlagen befahren können. rrr



Ellok-Oldtimer wurde 60 Jahre alt

Im Bw Leipzig Hbf West betreuen einige Eisenbahner seit 16 Jahren den Ellok-Oldtimer E 04 01 (204 001). Die Maschine war die erste bei der Deutschen Reichsbahn betriebsfähig erhaltene elektrische Museumslokomotive und beging den 60. Jahrestag ihrer Indienststellung.
Am 2. Dezember 1932 absolvierte die einige Tage zuvor von der AEG Hennigsdorf angelieferte 1'Co 1'-Maschine zwischen Dessau und Leipzig ihre Abnahme-Probefahrt und traf am Tage danach beim Bw Leipzig Hbf West ein. Bis zum Sommer 1933 folgten weitere neun Maschinen, die im Reisezugdienst auf den mitteldeutschen Strecken die leistungsmäßig nicht ausgelasteten 1'Do 1'-Lokomotiven der Baureihe E 17 ablösten. Von den E 04 stellte die DRG bis zum Dezember 1935 insgesamt 23 Maschinen in Dienst, die ab 1943/44 größtenteils in mitteldeutschen Bahnbetriebswerken stationiert waren.
Als Mitte der 30er Jahre Lokomotiven der Baureihe E 18 zum Bw Leipzig Hbf West kamen, wechselte die E 04 01 im April 1937 zum Bw Magdeburg Hbf, bei dem sie bis zum 29. März 1946 in Betrieb war. Nach einem zwangsweisen Ausflug als Reparationsgut in die UdSSR (Raum Lemberg/Lwów) und der anschließenden Instandsetzung durch das Raw Dessau kam die E 04 01 ab 30. Juni 1956 beim Bw Halle P wieder in den Betriebsdienst.
Von 1962 an war sie für indirekte Wendezugsteuerung ausgerüstet und bis zum Herbst 1966 vorwiegend zwischen Leipzig und Borna eingesetzt. Nach mehrfachem Wechsel der Beheimatung in Halle und Leipzig verblieb die Maschine ab 25. Februar 1964 beim Bw Leipzig Hbf West, ab 28. April 1976 als betriebsfähige Museumslokomotive. Seitdem war sie auf zahlreichen Fahrzeugausstellungen und vor Sonderzügen zu sehen. Seit dem 1. Juli 1956 fuhr die Maschine nahezu zwei Millionen km, davon 1 949 627 im Betriebsdienst der DR.
Auf dem Bild: die Jubilarin mit indirekter Wendezugsteuerung im August 1964 vor einem Personenzug im Hp. Böhlen Werke.

Text und Foto (Sammlung) D. Bäzold, Unterpörlitz



Kindereisenbahn Košice wieder mit Dampf

Die 5 km lange Kindereisenbahn in Košice (Kaschau) wurde 1955 eröffnet und erfreut sich noch heute eines regen Zuspruchs. Die Meterspurbahn erschließt das am Stadtrand von Košice reizvoll gelegene Cremel-Tal. Bis 1969 zogen Dampflokomotiven die Züge.
Dann übernahmen kleine, zweiachsige Diesellokomotiven den Betrieb. Eine der 1969 abgestellten Dampflokomotiven, die Katka, blieb jedoch erhalten und wurde 1990 im ČSD-Ausbesserungswerk Velenice einer gründlichen Revision unterzogen. Gebaut wurde der Dreikuppler 1884 von der Erfurter Lokomotivfabrik Hagans und mit der Fabriknummer 174 an die Göllnitztalbahn geliefert. Von hieraus gelangte die Maschine zur von der damaligen Kaschau-Oderberger Eisenbahn betriebenen Strecke Mergitfahn – Szomolnoknuta. 1924 zeichnete sie die ČSD in U 36 003 (siehe Bild) um.

Text: MEB; Foto: K. Kieper, Ahrensfelde

Personenzüge nach Loitz

Nach 23jähriger Unterbrechung rollten vom 6. bis 12. September 1992 wieder Reisezüge auf der einstigen regelspurigen Kleinbahn Loitz – Toitz-Rustow (KLT) in Vorpommern. Anlaß dafür gab die 750-Jahr-Feier der Stadt Loitz. Vier Traditionszüge verkehrten täglich, voran die Lokomotive 91 134 (siehe Bild, aufgenommen in Toitz-Rustow).
Die KLT war im Jahre 1906 als Zubringer zur Nordbahn Berlin – Stralsund errichtet worden. Zuvor waren alle Versuche gescheitert, die Nordbahn über Loitz führen. Das Verkehrsaufkommen auf der KLT entwickelte sich zunächst überaus positiv. Die Strecke wurde von Anfang an durch die Staatsbahn betrieben, so daß die Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1949 ein rein juristischer Akt war. In den 60er Jahren ging das Verkehrsaufkommen im Reiseverkehr derart stark zurück, daß er am 31. Mai 1969 eingestellt wurde. Heute wird der Bahnhof Loitz nur noch gelegentlich von einer Lokomotive der Baureihe 346 des Bahnhofs Demmin bedient.

Text: H. Bergmann, Foto: M. Bergmann, Ueckermünde



NACHRICHTEN

■ Die DR-Gäste der Schweizerischen Südostbahn (SOB), die Lokomotiven 143 922 und 155 252, werden weiterhin eingesetzt. Für die Lokomotive 143 922 wurde der Mietvertrag bis zum 31. Oktober 1993 verlängert und der über die 155 252 bis zum 31. Mai 1993 mit Option auf Verlängerung. Der Mietpreis für beide Maschinen erreicht langsam die Kaufkosten für zwei neue Triebfahrzeuge, deren Beschaffung die Bundesbehörde in Bern nicht genehmigt hatte. abg

■ Vom 4. April 1993 an soll es die erste transkontinentale Eisenbahnverbindung in den USA geben. Sie wird dreimal in der Woche mit modernen Superliner-Doppelstockwagen unter Regie der AMTRAK zwischen Los Angeles und Miami befahren. Für eine Fahrt werden 58 Stunden benötigt. Sie führt durch California, Arizona, New Mexico, Texas, Louisiana, Mississippi, Alabama und Florida. rrr

■ Das Defizit der Britischen Eisenbahnen (BR) stieg im Geschäftsjahr 1991/92 um 11 auf 145 Millionen Pfund. Die staatlichen Subventionen betragen 900 Millionen Pfund. BR soll baldigst privatisiert und in zwei Gesellschaften aufgeteilt werden: eine für den Fahrweg, eine für den Fahrbetrieb. Das Gleisunternehmen wird zunächst staatlich bleiben, während die Betreibergesellschaft für die Fahrwegbenutzung bezahlen muß. Später sollen dann Lizenzen an private Betreiber vergeben werden. ms

■ Das niederländische Eisenbahnnetz ist derzeit 2 780 km lang, davon werden 1989 km elektrisch befahren. Fast alle Strecken sind mit automatischen Zugbeeinflussungsanlagen ausgerüstet, zu denen auch jene Abschnitte zählen, die derzeit nur für den Güterverkehr betrieben werden (252 km). Zweigleisig sind 1 746 km, eingleisig 1 006 km und mehrgleisig 28 km Strecke. jhb

■ Im September 1992 endete die Direktbeziehung der Niederländischen Eisenbahnen zur Dampftraktion: Der letzte Lokomotivführer, der noch eine Dampflokomotive gefahren hatte, wurde pensioniert. jhb





Leistungsfähige Eisenbahnen in Europa

Zu diesem Thema organisierte die Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieurverbände (UEEIV) vom 8. bis 10. September 1992 eine internationale Konferenz in Berlin. Vertreter aus 51 (auch außereuropäischen Ländern) sprachen sich für die Modernisierung der Schiene aus. Um konkurrenzfähig zu bleiben, müssen bis zum Jahre 2025 in Ost- und Westeuropa 30 000 km Neu- und Ausbaustrecken entstehen. Dafür sind aus heutiger Sicht 500 000 Milliarden DM erforderlich. Die größten Probleme bereiten den Ingenieuren eine europaweit einheitliche Sicherungstechnik. Hinzu kommen derzeit drei Spurweiten und fünf Stromsysteme. Technische Lösungen für einen druchgehenden Betrieb liegen vor oder sind in Arbeit. Hauptproblem bleibt die Finanzierung. Verbunden mit dem UEEIV waren Vorführungen zahlreicher Baufirmen. So demonstrierte die Firma Heitkamp zwischen Berlin-Karow und Basdorf den Einsatz der UNIMAT 08-475 4S, einer Hochleistungs-, Nivellier-Richt- und Stopfmaschine (Bild). Text und Foto: MEB

Ein Nordkreuz für Berlin

In der Hauptstadt begannen im November die Arbeiten für das Nordkreuz. So nennt die Reichsbahn den Eisenbahnknoten im Bereich der Bahnhöfe Gesundbrunnen, Schönhauser Allee und Bornholmer Straße. Nach der für 1999 geplanten Fertigstellung mehrerer neuer Kreuzungsbauwerke und niveaufreier Abzweige werden sich für Fern-, Regional- und S-Bahn-Züge fast sämtliche nur denkbaren Fahrmöglichkeiten ergeben.
In sieben Jahren soll auch der seit 1961 unterbrochene nördliche Innenring wieder geschlossen sein. Etappenweise ist der gesamte, im früheren West-Berlin gelegene Abschnitt von Grund auf zu erneuern. Der Bahnhof Gesundbrunnen avanciert zur InterCity-Station (im Zuge der ebenfalls geplanten neuen Nord-Süd-Verbindung durch die Innenstadt). Dafür erhält er zwei rund 400 Meter lange Perrons, dazu einen Regional- und zwei S-Bahnsteige.
Auf der alles in allem rund 17 km langen Trasse entstehen 41 km S-Bahn- und 69 km Fernbahngleise. Kostenpunkt: ca. 2,7 Milliarden D-Mark. Davon entfallen etwa 1 Milliarde auf die S-Bahn und 1,7 Milliarden auf die Fernbahn. Allein der Umbau der Station Gesundbrunnen ist mit 247 Millionen veranschlagt.
Unser Bild zeigt die künftige Großbaustelle Nordkreuz mit der Bornholmer Brücke (Böse-Brücke) im Hintergrund sowie der Fern- und S-Bahnstrecke Schönhauser Allee – Pankow längs der ehemaligen Mauer. Text: K. Koschinski; Foto: Sammlung MEB



Letztes Exemplar in Rittersgrün

Unlängst wurden auf dem Gelände des Schmalspurmuseums Rittersgrün die Restaurationsarbeiten an dem in Sachsen nur noch in einem Exemplar existierenden zweiachsigen Schmalspurpersonenwagen mit Holzrahmen abgeschlossen. Bis 1991 stand der Wagenkasten auf einem Gartengrundstück in Steinbach bei Jöhstadt. Das Fahrzeug könnte einst auf der Schmalspurbahn Wolkenstein – Jöhstadt, zuletzt als Werkstattwagen, im Einsatz gewesen sein, da im Wageninneren noch nachträglich eingebaute Halterungen für Werkzeuge vorhanden sind. Ebenfalls darauf hin deutet die Vergitterung der Fenster.
Wer zu diesem Wagen nähere Einzelheiten mitteilen kann, wende sich bitte an die Redaktion MODELL EISENBAHNER.
Text und Foto: B. Kramer, Schwarzenberg

NACHRICHTEN

■ Zurückgekehrt in ihre Heimat ist die Dampflokomotive DIE PFALZ. Sie wird bis 1997 im Eisenbahn-Museum Neustadt an der Weinstraße zu besichtigen sein (siehe MEB 7/92). Mitte der 80er Jahre gab es um die Maschine Streit, denn die 1925 originalgetreu und betriebsfähig nachgebaute erste deutsche Schnellzuglokomotive gehört dem Verkehrsmuseum Nürnberg, das den Oldtimer 1976 als Leihgabe ins Eisenbahnmuseum Neustadt gegeben hatte. Versprochen war DIE PFALZ außerdem dem jahrelang geplanten Verkehrsmuseum in Berlin. Als dieses Museum Wirklichkeit wurde und die von der Bundesbahn zugesagten Exponate einforderte, kämpften die Pfälzer um den Verbleib der Lokomotive in der Heimat. Schließlich wurde ein Kompromiß gefunden: Für jeweils fünf Jahre hintereinander kann das begehrte Stück in Berlin und in Neustadt besichtigt werden. rrr

■ Mit rund 250 Beschäftigten war das Ueckermünder Schiffslaternenwerk der DDR Alleinhersteller von Schiffs- und Eisenbahnlaternen, Weichen-, Haupt-, Vorsignal- und Oberwagenlaternen.
Inzwischen als Laternen- und Leuchten GmbH firmierend, hat der Ueckermünder Betrieb mit der in Frankfurt (Main) ansässigen Firma Helmholz und Pauli einen neuen Besitzer gefunden. Künftig wird sich die Produktion auf Scheinwerfer für Lokomotiven und Leuchten für S- und U-Bahnen konzentrieren. 2000 für die Metro in Shanghai bestimmte Lampen gingen bereits nach Hennigsdorf zur Fahrzeugmontage. Aus Lagerbeständen werden noch ältere Bahnlaternen an interessierte Eisenbahnfreunde verkauft. HBg.

■ Durch Bregenz und Lindau rollen derzeit täglich 220 Güterzüge. Da sich infolge des Schweizer Volksentscheids für den Bau der Alpentransversale durch den Gotthard die Belastung noch erhöhen wird, hat ein SPÖ-Verkehrsexperte den Bau eines elf Kilometer langen Tunnels unter dem Bodensee vorgeschlagen. AA

Österreichische Obusse in Eberswalde

Täglich im Betriebseinsatz sind vier der fünf ex Salzburger Obusse, die im Frühjahr dieses Jahres für 85 000 DM pro Stück gekauft worden sind. Die 16 bis 18 Jahre alten Fahrzeuge erhielten die Nummern 16, 19, 26 und 28. Gleichzeitig wurden die überwiegend 1985 hergestellten und verschlissenen Ikarus-Gelenkobusse 4, 6, 11 und 20 abgestellt. Während die Salzburger Obusse, gebaut von Gräf & Stift, nur über einen 105-kW-Motor verfügen, sind die Ikarus-Gelenkobusse mit 200-kW-Motoren ausgerüstet. Der Ersatz aus Salzburg wird nur als Übergangslösung angesehen (siehe MEB 7/92, S. 21). Von 1993 bis 1997 erhält Eberswalde pro Jahr fünf neue MAN/Gräf & Stift-Obusse, den elektrischen Teil baut die Wiener Firma Kiepe. Sämtliche Fahrzeuge erhalten sowohl einen 149-kW-Drehstrommotor als auch einen Hilfsdieselmotor mit 49,8 kW Leistung. Während Eberswalde konsequent am Obus festhält, wurde das Nez in Weimar Ende Mai 1992 reduziert und soll ganz stillgelegt werden. In Potsdam wird am 1. Januar 1993 die einzige Strecke gekürzt, wobei hier die Entscheidung über die Zukunft dieses Verkehrsmittels noch nicht gefallen ist.

Auf dem Bild: Obus 19 rollt am 12. September 1992 über die Eberswalder Bahnhofsbrücke.

Text und Foto:
R. Krüger, Eberswalde-Finow





Leipziger Kiesbahn jetzt Museumsbahn

Die ehemalige 800-mm-spurige Kiesbahn in Leipzig-Lindenau besteht seit September 1992 als Museumsbahn weiter (siehe „me" 7/88 und MEB 2/92). Vorangegangen waren umfangreiche Gleisbauarbeiten am jetzigen Endbahnhof Schönauer Lachen sowie der Bau von zwei Bahnsteigen für die Haltepunkte. Zwei Muldenkipper sind für den Personenverkehr hergerichtet worden. Damit bietet sich erstmals in Deutschland die Möglichkeit, auf einer 800-mm-spurigen Museumsbahn mitzufahren. Hier stehen an Triebfahrzeugen ausschließlich im VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Potsdam-Babelsberg hergestellte Diesellokomotiven zur Verfügung. Vorhanden sind drei Maschinen des Typs Ns3e und eine Maschine des Typs Ns3f.

Ab Mai 1993 verkehren auf der 1,5 km langen Strecke immer am ersten Sonntag im Monat Züge für die Öffentlichkeit. Zu den jeden Samstag stattfindenden Arbeitseinsätzen sind Besucher und Helfer immer willkommen.

Auf dem Bild: Personenzug im Museumsbahnhof. Im Hintergrund der bereits teilweise restaurierte Lokomotivschuppen der Museumsbahn.

Text und Foto: U. Köhler, Leipzig

Denkmäler in Wilsdruff

Seit 1986 ist die IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V. um den Erhalt des 1966 stillgelegten Hp. Wilsdruff, gelegen an der ehemaligen Schmalspurstrecke Wilsdruff – Meißen Triebischtal, bemüht. Die Restaurierung des Stationsgebäudes im Stil der K. Sä. St. E. B. wird bis Ende des Jahres abgeschlossen sein. Daneben wurde 1986 der Kasten des letzten vierachsigen Schmalspurpostwagens aufgestellt und 1990 mit Drehgestellen auf einige Meter Gleis gestellt. Hinzu kam im gleichen Jahr ein Güterwagen der Gattung GGw vom ehemaligen Bahnhof Wilsdruff (siehe Bild). Beide Fahrzeuge werden restauriert.

Entgegen der Ausführungen im MEB 10/92, Seite 19, gehört die Lokomotive 99 715 nicht dazu. Sie wurde im Dezember 1991 vom Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde erworben, ist jedoch seit September 1992 im Besitz der neu gegründeten „IG Lok 99 715". Weder durch diese Gesellschaft noch durch die IG Verkehrsgeschichte soll in Wilsdruff ein Schmalspurmuseum entstehen. Die Lokomotive wird in Wilsdruff lediglich für eine betriebsfähige Aufarbeitung vorbereitet. Später soll sie einmal neben der in den Ursprungszustand zurückgebauten 99 713 vornehmlich auf sächsischen Museumsbahnen eingesetzt werden.

Die Wilsdruffer Eisenbahnfreunde bemühen sich mit den Kommunen außerdem um den Erhalt von Bahntrassen und Brücken, um sie künftig als kombinierte Rad- und Wanderwege zu nutzen.

Text und Foto: P. Wunderlwald, Wilsdruff



NACHRICHTEN

■ Das neue Verkehrskonzept für die Stadt Dresden berücksichtigt auch ein künftig auszubauendes S-Bahn-Netz. Die Streckenführungen sollen bis in die Regionen Kamenz, Großenhain und Freiberg erweitert werden. Der Zugverkehr soll weitestgehend auf separaten Gleisen stattfinden. Dazu müssen einzelne Streckenabschnitte vier- und im Dresdner Knoten sogar sechsgleisig ausgebaut werden. Der Anschluß an den Flughafen ist für das Jahr 1996 vorgesehen, und zwar mit dem Abschluß der Elektrifizierungsarbeiten auf dem Abschnitt Dresden-Neustadt – Görlitz. Für die anderen Netzerweiterungen ist noch kein Termin genannt worden. puk.

■ Den Mittellandkanal mit einer Brücke über die Elbe bei Magdeburg zu führen, hat der Bundesverkehrsminister Krause entschieden. Durch den Bau dieses Wasserstraßenkreuzes werden Ems, Weser, Elbe und Oder direkt miteinander querverbunden. MEB

■ Die Deutsche Reichsbahn und der Senat von Berlin haben an den Bereich Verkehrstechnik der Siemens AG, Berlin und München, die Aufträge für das Zentralstellwerk Berlin-Wannsee mit einem Auftragsvolumen von 75 Millionen DM und für ein elektronisches Zentralstellwerk am Bahnhof Westkreuz in Berlin mit einem Auftragswert von 88 Millionen DM vergeben. Diese beiden Stellwerke sollen im Herbst 1993 ihren Betrieb aufnehmen und werden die Fernbahn als auch zwei S-Bahn-Strecken steuern und überwachen. DR-S

■ Auf dem Gelände des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig findet vom 14. bis 17. September 1993 die 1. Internationale Fachmesse „Waggon '93" statt. Auf sechs Gleisen mit 2 000 Metern Länge und einer überdachten Ausstellungsfläche von 2 000 Quadratmetern sollen nichtmotorisierte Schienenfahrzeuge, Wagontechnik und -ausrüstungen gezeigt werden. Veranstalter ist die MMS Expoconsult GmbH Wiesbaden. DR-S

DIE **Modell Eisen Bahner** WEIHNACHTSÜBERRASCHUNG!

EIN GESCHENK MIT 12 FOLGEN!

Verschenken Sie ein Jahr Lesevergnügen. Ob beim Modell-Freund oder Liebhaber der großen Vorbilder – der MODELL EISENBAHNER kommt immer gut an. Wenn Sie Ihrem ganz persönlichen »Bahnfreund« ein Jahr Monat für Monat eine Freude machen wollen, überraschen Sie ihn mit dem MODELL EISENBAHNER Jahresabo. Damit das Schenken noch mehr Spaß macht, erhalten Sie kostenlos einen hochwertig gestalteten Geschenk-Gutschein in Form einer Aktie.



MEB-Vertrauensgarantie: Ich weiß, daß ich diese Bestellung innerhalb von 10 Tagen schriftlich beim MODELL EISENBAHNER-Aboservice, PF 11001, 0-1100 Berlin, widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.



Die Geschenkidee vom MEB

Nachbildung einer »Indiana, Illinois and Iowa Railroad Company-Aktie«

12 Ausgaben MEB ins Haus



Modell Eisen Bahner BESTELLCOUPON JETZT AUSSCHNEIDEN UND BESTELLEN!

Das Geschenk ist bestimmt für:
(bitte Namen und Anschrift vollständig ausfüllen)

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Zum Verschenken erhalten Sie kostenlos den attraktiven Geschenkgutschein, die Abbildung einer Original Aktie der »Indiana, Illinois and Iowa Railroad Company«.

Coupon vollständig ausfüllen, ausschneiden und in einem Umschlag senden an:

MEB Aboservice, Geschenkabo, Postfach 11001, 0-1100 Berlin.

Wenn uns Ihre Bestellung bis 10.12.92 erreicht, erhalten Sie Ihre Geschenkaktie noch rechtzeitig zum Fest.

❑ **Ja**, ich bestelle den MODELL EISENBAHNER ab der nächsterreichbaren Ausgabe als Geschenk für zunächst 1 Jahr zum Preis von DM 48,00 (inkl. der Zustellgebühren)

Name, Vorname

❑ O ❑ W

Straße, Hausnummer | PLZ, Ort

Den Rechnungsbetrag von DM 48,00 buchen Sie bitte von meinem Konto ab:

Kontonummer (kein Sparkonto)

Bankleitzahl (bitte vom Scheck abschreiben) | Name des Geldinstitutes

✗

Datum, 1. Unterschrift

MEB-Vertrauensgarantie: Ich weiß, daß ich diese Bestellung innerhalb von 10 Tagen schriftlich beim MODELL EISENBAHNER-Aboservice, Postfach 11001, 0-1100 Berlin, widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

✗

Datum, 2. Unterschrift (aus rechtlichen Gründen unbedingt erforderlich)

WA 0042

GÜTERSCHUPPEN

ANZEIGENSCHLUSS FÜR DIE NÄCHSTERREICHBARE AUSGABE HEFT 1/93 IST AM 8. DEZEMBER 1992

Biete

Modellbahnen zu günstigen Preisen, Liste/Freiumschlag: A. Schott, Hochweiselerstr. 4a, 6308 Butzbach 06033/2590 H

Modellbahnen zu günstigen Preisen, Liste/Freiumschlag: A. Schott, Hochweiselerstr. 4a, 6308 Butzbach 06033/2590 H

Märklin:, 2847, 190,-; SBB-Zug 3317, 290,-; SNCI-Dampfl. 3123, 250,-; Chiffre ME12/638862

Wer braucht TT Bahnbeschriftungen, verschiedene? Tel. 08031/69145

Werkzeuge, Maschinen, Kleinstprofile, Metall und Holz, Bleche, Sperr- und Balsaholz, Muttern und Schrauben M 1 - M 6, Ritzel, Stirnräder u. Schnekken, für Modellbauer und Modellbahnzubehör. Katalog (ca. 235 Seiten) anfordern mit DM 9,- in Briefmarken
Haible KG · Postfach 1607 · 7910 Neu-Ulm

BTTB BR 119, E 499 (leicht defekt), Zeuke 133? o. E334? 8 Schnellzugwagen CSD, MAV, Mitropa 5 Güterwagen! M. Schnell, Dorfstr. 21, 1508 GrossKreutz

Eisenbahn Kurier, Jahrgänge 77-85, gebunden, gegen Gebot ab 500,-. Andre Hunger, Rembrandtstr. 41, O-1542 Falkensee

Eisenbahn/Modellbahn-Zeichnungen
Horst-Dieter Hettler Maßstab 1:45
Birkenweg 22 · W-5401 Waldesch
Liste gegen Freiumschlag A6/DM 1,–

H0-Modelleisenbahnsammlung aus 40 Jahren DDR, 100 Loks, 400 Wag., 16.800,- DM, nur komplette Abgabe. Liste gegen 1,70 DM Rückporto. Chiffre ME12/669920

Verkaufe TT-Fahrzeuge (BTTB u. DMV), Literatur, Liste 1,- DM in Briefmarken bei F. Nindl, O-1054 Berlin, W.-Pieck.-Str. 70

Verkaufe für Spur H0 und TT: Lokomotiven und Wagen von Piko, Roco, Fleischmann und Zeuke. Frank Woitas, Gutenbergstr. 3, O-4850 Weissenfels

Verkaufe Rokal, BTTB u. Zeuke, z.B. 1003, E05, E03, BR85, D-Zug-Wagen SSB usw., Liste gegen Freiumschlag. K. Schmit, Danzigerstr. 18, W-6303 Hungen 9. Tel. 06036/3330 o. Tel. 06402/2173, ab 20 Uhr

AN- VERKAUF
Modelleisenbahnen
Autos · 2. Hand
ROLF HERRMANN
BERLIN 41
Hähnelstraße 11a
Nähe Innsbrucker Platz ✆ 8 52 11 14

Kleinbahn BR 42 u. a., Liste gg. Freiumschlag. Uwe Tomforde, Europaring 20, 2090 Winsen/Luhe

H0-DC: DB/DR/SNCF, Zub., Autos, Listen gg. DM 1,60 bei: Weiland, Prinz.-Luise-Str. 113, W-4330 Mülheim

Verkaufe MEB 1/70 bis 12/90 komplett, möglichst geschlossen. O. Nowotny, Friedensstr. 16, O-7586 Boxberg

Verkaufe H0 LH, N, Z, Fleischmann, Liliput, Roco, Röwa, Trix, Minitrix, Arnold, Rivarossi, M+F, Bierwagen H0, Bücher, Zeitschriften, Kataloge, Schilder, Listen nur gegen Freiumschlag DM 1,-. H. Donath, Postf. 24, W-6739 Weidenthal

Verkaufe H0 BR 41 von Gützold, 1a Zustand, gegen Gebot. Chiffre ME12/666670

Piko-H0 BR01, 03, 110, 118.0, 120, 244, 5 Zugpack. mit BR 95, 41, 106, 130, 185/195, Pers.- u. Güterwagen, Häuser Oberleitung. Löschner, Parkstr. 17c, O-9044 Chemnitz

Wir beseitigen Ihre Platzprobleme. Mit unseren Schränken haben Sie die Möglichkeit Ihre Modellbahnanlage in den Wohnbereich zu bringen. Bei einem Platzbedarf von nur 0,6 qm können Sie Ihre Anlage in Größe u. Form frei gestalten. Für alle Baugrößen. Prospekt gegen DM 5,- in Briefmarkenbei: R. Düpmeier, Esch 1, 4413 Beelen H

Neu!!! Das Roco Weis(s)buch, Band 1, ist da!
Das „Muß" für jeden Modellbahner und Sammler! **Auf 500 Seiten** alles Wissenswerte über **alle** bisher von **ROCO** produzierten oder angekündigten **Lokomotiv-Modelle!** Mit Nennung der Betriebsnummern und der wichtigsten Ersatzteile! **Bearbeitet nach Unterlagen und mit Genehmigung der Firma ROCO!** Format DIN A6, **Preis 29,80 DM** zuzüglich 5,– DM Porto/Verpackung. Versand gegen Euroscheck oder Überweisung auf Konto 200202312, BLZ 545 908 00, Bayerische Beamtenbank.
Michael Martin · Knollstraße 11 · Postfach 211008 · D-W-6700 Ludwigshafen
Telefon 0621/566452 · Telefax 0621/584692

Verk. H0-Lili, Roco, Piko, z. B. 17, 18.3, 18.4,89.2, 91,93. Siebach, Benedixstr. 12, O-7022 Leipzig

Verk. an Liebhaber einige Triebfahrzeuge, Piko und Gützold gg. Gebot. Tel. O-Halle 656806

Leichtverbrennungstriebwagen bei der Deutschen Reichsbahn
Sonderausgabe der LOKRUNDSCHAU
132 Seiten, 107 Abb., DIN A5 Format
Bau, Geschichte und alle Einsätze der Schienenbusbaureihen (LVT) 171 (771) und 172 (772) bei der DR
Für nur 24,80 DM* bestellen bei:
LOK RUNDSCHAU Postfach 80 01 07 2050 Hamburg 80
* und gleich ein Probeheft mit anfordern!

Achtung TT-Dampflokfans! Umbau für vorbildliches Qualmen im Stand und aller Fahrstufen, ohne Elektronik f. 01,23/35, 56er, 50.40, Kleinserien u. Eigenbauten. Info geg. Freiumschlag. K. Schmidt, Lenzenerstr. 21c, O-2900 Wittenberge

Achtung H0-Dampflokfans! Umbau für vorbildliches Qualmen im Stand u. aller Fahrstufen, ohne Elektronik für sämtliche DDR- + BRD-Modelle u. Eigenbauten. Info gg. Freiumschlag. K.Schmidt, Lenzenerstr. 21c, O-2900 Wittenberge

Röwa H0 V216, rot, 120,-; E91, grün, 140,-; Vitrinenmod., orig. verp. u. einige Kataloge. Janowski, Tietjenstr. 28, 1000 Berlin 49

Verkaufe an Liebhaber Spur TT (Zeuke/BTTB), nur gesamt, ca. 60 Tfz, 300 Wag., zahlr. Weichen, Gleismat., Zubehör, Schaltmittel, Ersatzteile, sowie umfangr. Literatur u.a. MEB ab 1/52, ca. 10.000,-. Lang, O-1106 Berlin, Mozartstr. 1, Tel. 030/4831218

Vk. N-Modellbahnanl. 1,75x0,85 m, im Bau, N-Roco + Minitrix, rollendes Material (Fleischmann, Minitrix, Hobbytrain), Gebäude. P. Wällnitz, Rathenaustr. 30, O-7840 Senftenberg

Wir bieten das komplette Spur-1-Programm
Als Neuheit bieten wir an:
Dampflok BR24
DM 1.950,–
K. Kesselbauer · Modellbahnbedarf
Telefon 07144/5556
Erdmannhäuserstraße 11 · 7142 Marbach

Eisenbahn/Straßenbahnbücher, Kursbücher, BD-Karten, Märklin-Kataloge, Fahrkarten, Listen gegen Rückporto. W. Hilger, Kellerstraße 12, W-5340 Bad Honnef 6

Preiswerte Modellbahntechnik in Riesenauswahl
MAX ENGEL
MODELLBAHNHOF OSTSTEINBEK
2000 Oststeinbek · Im Hegen 4 · Tel.: 040/712 00 64
hinter Wertkauf – bei den Eisenbahnwagen – Eigene Parkplätze
Autobahnabfahrt Hamburg-Ojendorf
geöffnet: Mo - Fr. von 8.00-18.00 Sa. 9.00-13.00 Uhr

MODELLBAHN RITZER
Bucher Str. 109 · 8500 Nürnberg 90 · Tel. 0911 / 34 65 07

Komplettbausatz BR 86

Ausführung mit geschweißten Wasserkästen. Superdetailliertes Weißmetall Gehäuse, Messing Ätzrahmen und Messingfeingußteile sowie Beschriftungssatz, Neusilber Feingußrädern und mit Faulhaber Motor.

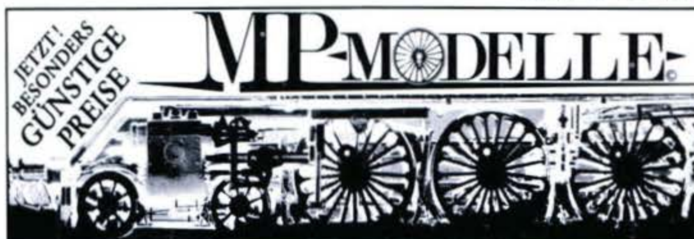
Best.-Nr. 4089 (DB) NEM Räder
Best.-Nr. 4090 (DB) RP25 Räder
Best.-Nr. 4091 (DRG) NEM Räder
Best.-Nr. 4092 (DRG) RP 25 Räder
uvp. 630,– DM



Gesamtkatalog gegen 12,50 DM (incl. Versandkosten) in Briefmarken oder gegen Überweisung auf unser Postgirokonto Nr. 4249 18-209, Postgiro Hamburg, Neuheitenblatt 92 gegen 1,50 DM. **Best.-Nr. ME 92**

WEINERT MODELLBAU · **Mittelwendung 7 · 2803 Weyhe-Dreye**

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet



Siemensstr. 14 (Industriegebiet) D-8300 LANDSHUT (BAYERN) Telefon 08 71 / 77 03 06 Telefax 08 71 / 7 27 82

Einbaufertige Radsätze (wo erforderlich komplett mit Zahnrädern, Kurbelzapfen und Gewinden) · Radreifen mit Hart-Nic beschichtet · Fast unsichtbare Ringisolierung · Edelstahlachsen gehärtet u. geläppt.

Sofort erhältlich im guten Fachhandel, oder direkt von uns...
ROCO BR 23, ROCO BR 44, TRIX BR 73, ROCO BR 74, ROCO BR 93
NEU: ROCO BR 01, ROCO BR 17, ROCO BR 57, ROCO BR 58, ROCO SBB Ee3/3, ROCO SBB Be4/6 und viele weitere! Bitte Liste anfordern



MATSCHKE DER SPEZIALIST FÜR MODELLBAHN UND MODELLBAU

AR-Arnold Spur N aus Konkursmasse
AR 2080 Diesellok mit Simplex-Kupplung 85,–
KT-Kato Spur N
KT 3905 Damplok BR 57 mit 4 Güterwagen 139,–
KT 3904 4 Güterwagen Sarotti 49,50
KT 10707 Triebw. VT04 Flieg. Hamb. DRG 239,–
LM-Lima Spur 0
LM 6541 Kleindiesellok, rot 65,–

LM-Lima Spur H0
LM 1080 Triebw. VT 628 neue Farbgeb. 2tlg. 119,–
LM 2928 Schüttgutwagen RAG 24,50
LM 2929 Schüttgutwagen ERZIIId 24,50
LM 2928 oder 2929, 5 Stück 110,–
BW-Brawa Spur H0
BW 0482 Kleindiesellok Köf mit Akku 129,–

Versandbedingungen: gegen Vorkasse + DM 6,– Porto oder per Nachnahme
Preisliste gegen DM 1,– Rückporto

Inh. Laag u. Co. oHG · Schützenstr. 90 · 5600 Wuppertal 2 · Tel. 0202/500007 · Fax 0202/509490

Ein starkes Doppel

Die beiden Eisenbahn-Fachbücher von Manfred Bräunlein

„Von der Ostbahnstrecke zur S-Bahn-Linie"
Fahner-Verlag, 8560 Lauf/Pegnitz
Preis: DM 24,80
Das Buch enthält als Erstveröffentlichung Fotos von Personenwagen der Kgl.-Bayerischen Ostbahn.

„Ludwigskanal und Eisenbahn Wege und Irrwege zwischen Main und Donau"
Lorenz Spindler Verlag, 8500 Nürnberg
Preis: DM 48,50
Sensationell: Die erste Hafenbahn Deutschlands befand sich nicht an der Küste, sondern am Nürnberger Kanalhafen und wurde 1851 in Betrieb genommen.

Biete

Verk. in TT, roll. Mat., 17 Loks, ca. 150 Waggons, Pr. VS. R. Märker, Altenhofer Str. 11, O-1092 Berlin

Verk. Rokal TT-Modelleisenbahn sowie Zeuke-BTTB, m. viel. Raritäten, Liste gegen DM 2,-, Rückporto von: Bernhard Schwinn, Holsteinische Str. 26, 1000 Berlin 31, 030/877568

Verkaufe precisions-Modell Rocket Steamloc., made by Maxwell, Hemmew-precision steam models, Spur 0 in Vitrine, kein Gebot unter DM 500,-. K. Alleman, Sarphatistraat 40, NL-1019 GM Amsterdam, Niederlande

Biete Liliput 9102
(91 1008, DR),82702 (Speisewagen, Mitropa), Roco 04115 A (17,1137, DR), 04126 A (043,DB). M. Galle, Baumschulenstraße 42, O-1194 Berlin

Lokschilder, Eisenbahnliteratur, Märklin-Kataloge, Märkl. Spur 1, Laternen usw., Liste gegen Freiumschlag. H. C. Müller, Hönnetalstraße 220, 5870 Hemer, Telefon 61199

Biete roll. Material in TT, 16 Loks, 27 D- bzw. P-Wagen und 50 G-Wagen, für DM 2000,-, nur zusammen. Th.Hermann, E. Thälmann Straße 15 c, O-5507 Sollstedt

Biete breites Sortiment aller Hersteller aus der früheren DDR u. Nachfolgefirmen aus den neuen Bundesländern. G. Furkert, Karl-Marx-Straße 27, O-7543 Lübbenau/Spreewald, Tel. 3178 H

Märklin 3154 BR1141 ÖBB, rot, DM 160,-; Hamo 8356 Be6/8 Krokodil, DM 130,-; Kleinbahn ÖBB 1020 (E94), grün, DM 90,-; Gützold SVT137, 2 teil., DM 60,-; Piko BR130 DR, DM 60,-. Janowski, Tietjenstr. 28. 1000 Berlin 49



zu Sonderpreisen

Plus DM 3,– Porto je Sendung. Vers. per NN o. Vorkasse. Videos ab DM 15,–; über 1000 Titel lieferbar. Info gg. Freiumschlag. **D. Borchers**
Feldstr 40, W-3200 Hildesheim, Telefon (05121) 86466

Die Reichsbahn nach der Stunde Null (1945) **59,– DM**
100 Jahrfeier der Deutschen Reichsbahn (1935) **69,– DM**
Dresden wie es einmal war (1933) **69,– DM**
Luftschiff Graf Zeppelin auf Weltfahrt (1929/30) **39,50 DM**

Betriebsanleitung, Feldbahnlok, Ns1 Repro-Ausg. 54 für DM 9,20 (inkl. Porto) in Briefmarken. S. Busse, Colbestraße 31, O-1035 Berlin

Verk. TT-Modelle BTTB-Zeuke, 11 Dampf-, 12 Diesel-, 6 E-Loks, 1-S-Bus 2teilig, 46 P-/D-Zugwaggons, 121 G-Waggons, alles unbenutzt (Sammler), zusammen DM 990,-. Steinbrückner, Hertzstraße 9, O-2200 Greifswald

Piko HO-Anlage m. Wandschr. 1,8x2,0 m bis 10 Züge, autom., kompl., VB 3000,-. Jaehne, O-Berlin, 030/9220815

Aufgepaßt, zugefaßt, verkaufe Märklin USA-Sondermodelle in H0 und 2 Z-Spur. Chiffre ME12/667669

Verk. TT-Lok u. Wagensammlung + zahlreiche Ersatzteile, bei Gesamtkauf Zubehör kostenlos, Liste anf. gg. 1.- DM Rückporto. U. Stark, Gersdorfstr. 17, O-8909 Görlitz, Tel. 311232

Verkaufe N-Vitrinen-Modelle, mit ca. 40% Nachlaß, Liste gegen DM 1,40 Rückporto. G. Schöneberg, Aachener Str. 59, W-1050 Mönchengladbach 1, Tel. 02161/33397

Kl. EB-Hefte Nr. 5, Intersterburger u. Königsb. Kl.b., Nr. 6, Ost- u.Westhavelländ., Kreisb., Infos b.: Taege, Dimitroffallee 172, O-1800 Brandenburg

Ex. Kl.b. Rathenow-Senzke-Nauen; Gleispläne der Betriebsstellen u. andere Lit. ü. Schmalspurb., Inf. bei: R. Taege, Dimitroff Allee 172, O-1800 Brandenburg

Verk. TT-Modelle BTTB, Zeuke, Rokal, CSFR-Modelle, Kleinserien, Beschriftungen, Literatur, H0-SU Dampflok ow + Wagen, Set BR75 sächs. + Wag., Liste gg. DM 2,- in Briefmark. Th. Böttger, Goethestr. 22, O-9417 Zwönitz

H0 Wiking, Herra, Albedo,
ca. 700 Stück, Liste DM 1,50 in Briefmarken von: K. Wenders, Postfach 3223, W-5120 Herzogenrath 3

BM-Katalog,
mä 1954 + Gleispl., 62, 64, 66, 74 franz., 75, 86, tr 85, 86, fl 86, lg 86, ar 86, Busch 86, Faller 86, Kibri 86, gegen Angebot. J. Löffler, Hauptstraße 71, O-8701 Rennersdorf

Transpress-Eisenbahnbücher, Liste gegen Freiumschlag. G. Filz, Hoernlestr. 16, O-1170 Berlin

Selbstgebaut und super!

Messing-Modellbausätze in H0 und H0e sächs. Schmalsp.: IV K; NS 4; SKL; Sprengwgn., SSw., Schneepflug, Postwgn., Packwgn., Personenwgn.
Direktversand – Prospekte gegen Rückporto



MODELLBAU
Heinrich-Heine-Str. 31
O-4413 Sandersdorf

Sammlungsauflösung, Bücher, Zeitschriften, F.plo, Fotos, Dias und vieles mehr, Liste Freiumschlag DM 1,-. K. Becker bei Jakoby, Theodorstr. 10, 3000 Hannover 1

Verk. Rarität, Betriebsbuch der Dampflok BR 64305, kompl. mit Genehmigungsurkunde zur Indienststellg. (1934), Standorte, Leistungen, Stammhft. f. Kessel u.v.m., Angebote an: M.Dahle, Wiltbergstr. 99/4, O-1115 Berlin

Modellbahnauflösung, verkaufe fast neu, preisgünstig, H0/TT Loks, Wagen, Zubehör. Tel. O-7304 Roßwein

Berlin ist eine Reise wert!



Toto's Eisenbahnladen
1
Pestalozzistraße 28
1000 Berlin 12
Telefon 3 13 51 59
U-Bhf. Wilmersdorfer Straße

MICHAS BAHNHOF
2
Nürnberger Straße 21
am Tauentzien
Telefon 2 18 66 11
auch Versand!!!

DER LOKschuppen
3
Markelstraße 7
1000 Berlin 41
Telefon 7 92 14 65
U-Bhf. Schloßstraße

Fax 2 18 26 46

ANKAUF & VERKAUF
SONDERANGEBOTE TT + H0



Breites Sortiment aller führenden Modellbahnhersteller. Zubehör, Videos und Fachbücher. Modellautos, Beschriftungen von Gaßner, autorisierter Händler für historisches Eisenbahn-Archiv, Kleinteile von Weinert und Günther. Plastikbausätze von Revell, Italeri, Airfix, Tamiya, Heller u. a.

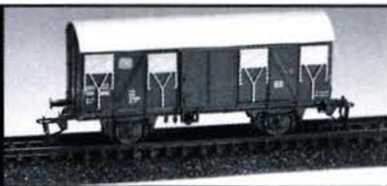
Wolfgang Täschner
Rosenstr. 3 · 1170 Berlin · ☎ Ost 6565358

Das Modellbahnfachgeschäft im Südosten Berlins

1. Berliner LGB -Markt
Inh. B. Kreutlein

Über 1.000 Ersatzteile von LGB am Lager!
Wir führen: **Gleise (Vollmessing) passend zu LGB**
60 cm = **11,20 DM**, 100 cm = **18,40 DM**, 120 cm = **22,30 DM**
Gleisbettungen:, Tunnelportale, Viadukte aus Beton
Außerdem bieten wir folgende Firmen an:
LGB, Pola, Salota, Noch, Preiser, Busch, Playmobil, Hupperts, Revell, Brawa, Titan (Trafo 200 VA, 24 V)
Große Preisliste gegen Einsendung von DM 5,– incl. Porto
Holzhauser Str. 59 (Autobahnausfahrt Holzhauser Str.)
1000 Berlin 27, Telefon 432 37 10

JETZT IN TT !



Gbs/Gs

- je DM 29,50 -

TT-Modellbau Dr. J. Kunze · Ludwigstr. 126 · W-6050 Offenbach

Biete

Biete o. Tausche N (Piko) u. TT (Zeuke) gegen H0e, S (kein Stadtilm) u. 0 (Billerbahn usw.), Kleinstdreha.Bernd Marklewitz, Marienstr. 18, O-1160 Berlin, Tel. 030/6374769

Dampf-Videos, Voll- u. Schmalspur, Feld-, Werk- und Straßenbahnfilme, jetzt Weihnachtsangebote bei: Schienen-Video-Westermann, Postf. 2651, W-4840 Rheda-Wiedenb. H

Piko 01 Dampfloks in Grün u. Schwarz mit Schürze, TT N, H0, rollendes Material und Zubeh., Spur N Material von Piko, Weichen, Gleise, TT rollendes Mater. u. Zubeh., Automodelle Ex-DDR Liliput 012, 05, 52, Roco 17, Spur N. Tel. 0641/23976

Piko H0 BR24, 41, 50, 64, 75, 86,95, viele Personen- u. Güterwagen, für Bastler viele Ersatzteile, BTTB Loks und Wagen, möglichst Tausch gegen H0e od. Fahrzeuge von Espewe. B. Weiß, Neuwiesenweg 1, W-7181 Satteldorf, Tel. 07951/44061



Alles für Ihre Modellbahn!

BUSCH Modellbahn-Zubehör
Postfach 1260·W-6806 Viernheim

Auflösung N-Anlage, div. Loks, Wagen u. Zubehör. Liste anfordern/Freiumschlag. Tom Radics, H.-Heine-Weg 7, O-9273 Oberlungwitz

Märklin H0 Hamo 2LGS P8 (BR38) m. Wannent., 160,-; 8356 Be6/8 Krokodil, 180,-; Trix Int. BR 54, 160,-; Fleischm. BR65, alte Ausf., 160,-. Janowski, Tietjenstr. 28, W-1000 Berlin 49

Von Privat: Märklin-Sammlung H0 grö tenteils von 1954-62, komplett abzugeben. Liste gegen Freiumschlag. Heinz Rehorik, Utastr. 29, 8400 Regensburg, Tel. 0941/23568

TT-Sammlung: Serie Kleinserien, Eigenbauten usw., a. Packungen v. Zeuke u. BTTB. Suchliste m. Freiumschlag o. Telefonanr. Kurze Götz, Rembrandtweg 1, O-3016 Magdeburg. T. 0391/370254

Verkaufe wegen Aufgabe E-Betrieb TRIX H0 Lok E05002, 50009, E110483-5, E112494-0 u. Oberleitung Vollmer. Suche TRIX H0 Lok BR 52. G. Kaiser, Im kleinen Feld 5, 3530 Warburg 1, Tel. 05641/4521, ab 19 h

NEUER PREIS-HIT!!

Neuwertige Spur-N-Lokomotiven und -Wagen (Arnold, Fleischmann, MiniTrix). **Rufen Sie uns an!**

Auswahl:

★ AR2216 Dampflok BR-05	199,-
★ AR2542 Dampflok BR 18.5	227,90
★ FL7230 BR212	69,-
★ AR2217 BR-05, vollvkl., rot	199,-
★ MT2061 V200 Diesel	89,90
Garnituren:	
★ AR0153 Sonderzug 1986 Eilzug V200	199,-
★ FL7868 Güterzug 80 Jahre Staatsbahnen	133,90
★ MT1088 Mitropa Schlafwagenzug Ep. III	239,90
N-Spur-Zubehör:	
★ FL9152 Drehscheibe	189,-
★ MT4960 DK-Weiche	22,-
★ MT-Schienen gerade, 312 mm, 10 Stück	15,-
★ Weichenpaar Minitrix 30/15 Grad	26,-/39,-
★ MT-Schienenpack, 10 Stück, ca. 110 mm	7,-
Jetzt auch MÄRKLIN-MINI-CLUB:	
★ Kompletter IC-Zug bestehend aus 8854 E-103 + 8724 + 8725 + 8726 + 8728	nur 209,-
★ 8816 Schienenbus inkl. 8817	99,-
★ 8885 Dampflok BR03	89,-
★ 8998 Drehscheibe	239,-
★ 8100/02 KöBySta8a-Zug	239,-
★ 8842 oder 8855 (S-Bahn Lack.) E-111	129,-
★ 6701 Fahrgerät	59,-
★ 10er Pack Schienen 110 bis 220 mm	9,90

Halber Preis für weiteres Bahnmaterial (Schienen, Signale, Trafos, Zubehör). Bei Defekten Umtausch oder Ersatz! Artikel sind teilweise gebraucht, jedoch überprüft! Nachnahmeversand oder Vorkasse (Verr.-Scheck). Versandkostenpauschale DM 7,–, ab Bestellwert DM 250,– frei (außer Nachnahme)

St. Köpper · Postfach 1264 B-2 · W-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon 08141/15928 · Fax 08141/20761

Verk. Hefte „Modell Eisenbahner", Jahrg. 1973-89. K. Zank, W. Zipperer Str. 62, O-7033 Leipzig

Biete Einzelhefte von ME, 1954 bis 1987, sowie Bücher und Modellbahn Spur S mit Schienen; Suche ME 53/5,6,7, 54/1,2,10, 55/4,9,11, 56/4,5,7, 57/2, bitte Liste anfordern. Tel. 02381/406525

H0bbex Spiel + Freude

OBERLEITUNG für System Märklin, Fleischmann, mit Sockel für Märklin-M-Gleis



H0, TT, N

● Zickzack-Verlegung ● echter Fahrleitungsbetrieb
● problemloser Aufbau ● robust – filigran – flexibel
...und trotzdem preiswert
z.B. Mast DM 1,25 – Fahrdraht DM 1,25

Verkauf über den Fachhandel. Probepaket: 10 Masten, 10 Fahrdrähte, div. Längen DM 25,–
Lieferung gegen Scheck an untenstehende Adresse
Probepaket für jedermann

FEINWERKTECHNIK PLAUEN GmbH
STRESEMANNSTRASSE 42
0-9900 PLAUEN

Ältere Kataloge, Neuheitenblätter von Märklin, Trix, Fleischmann, Wiking, Herpa usw., günstig abzugeben, Liste (ca. 500 Angeb.), geg. Freiumschlag. W. Meinecke, Habigerstieg 17, 2100 Hamburg 90

Wegen Hobby-Aufgabe, N-Bahn zu verkaufen, Loks, Wagen, Gleise, Weichen usw., alles fast neuwert., Liste gg. DM 1,- in Briefmarken. 09942/1728

Verk. H0-Anlage, div. Lokomotiven u. Waggons aus den 60er Jahren. Tel. 03362/75335

Piko Ni BR 65.10, 3 Wagen, Gleism., neu, Trafo, nur Zus., Ersatzteile Piko N, div. ME, Liste geg. Freiumschlag. P. Scholdau, Rösickerstr. 1, O-5907 Thal

Verk. Spur N Loks, Wagen und Zubehör. Wolfgang Ahrens, Lindenstr. 8a, W-3308 Königslutter

Traumreisen '93 für Eisenbahnfreunde.

5.–9.3.93: Wochenende in Istanbul.

Flugreise ab Berlin mit interessantem Eisenbahn- und Straßenbahnprogramm **nur DM 599,–.**

8.–12.4.93: Oster-Dampf in Ostpolen.

Dampfprogramm auf Normal- und Schmalspur in Masuren und um Warschau. Bahnreise ab Berlin **DM 795,–.**

24.4.–1.5.93: Eisenbahnen in Bulgarien.

Sonderzüge mit verschiedenen Dampflokomotiven, alter Dieseltriebwagen usw. Flugreise ab Berlin **DM 2.270,–.**

9.–15.5.93: Dampfsonderfahrt durch Polen.

Sonderzüge mit vielen Loks und stilechten Zügen über schöne Strecken. Bahnreise ab Berlin **DM 1.790,–.**

25.5.–16.6.93: Straßenbahnen USA/Mexiko.

Besichtigungen zahlreicher Straßenbahnbetriebe und Museumsstraßenbahnen. Flugreise ab **DM 3.589,–.**

2.–18.7.93: Dampf in Südafrika und Zimbabwe.

Mit neun Baureihen und interessantem Programm. Flugreise ab Frankfurt/M. **DM 4.795,–.**

7.–14.8.93: Waldbahn-Dampf in Rumänien.

Vier verschiedene Waldbahnen plus Dampf bei der Staatsbahn. Flugreise ab Berlin **DM 2.150,–.**

21.–31.8.93: Straßenbahnen Bjelorußland/Lettland.

Besichtigungen unbekannter Straßenbahnen der ehem. Sowjetrepubliken. Bahnreise ab Berlin **DM 1.595,–.**

6.–24.9.93: Transsib nach China.

11.000 km per Bahn von Berlin nach Peking und Dampf in Nordchina (zurück per Flugzeug). **DM 4.730,–.**

18.–25.9.93: Im Dampfsonderzug durch die Türkei.

Mit verschiedenen Baureihen und GmP über die schönsten Strecken. Flugreise **DM 2.490,–.**

3.–16.10.93: Eisenbahnland Japan.

Dampf und faszinierender moderner Eisenbahbetrieb. Flugreise ab vielen deutschen Flughäfen **DM 5.725,–.**

INTRA-EXPRESS-Vorschau 1994:

21.–30.1.94: Im Dampfsonderzug durch Pakistan.

Schlafwagen-Zug, bespannt mit verschiedenen Dampflokomotiven. Flugreise ab Franklfurt **DM 3.990,-.**

29.1.–13.2.94: Dampf in Indien.

Dampfbetrieb auf vier Spurweiten bei Staatsbahn und Werksbahnen. Flugreise ab Frankfurt **DM 4.975,–.**
Kombination Pakistan/Indien 21.1.–13.2.94 **DM 6.995,–.**

Ausführliche Programme kostenlos und unverbindlich von:

INTRA EXPRESS Hobby- und Studienreisen GmbH · Burgherrenstr. 2 · W-1000 Berlin 42
Tel. 030/7853391 · Fax 030/7859208

Für Berlin und sein Umland:
Modellbahn BRAUSE

Drontheimer Straße 1 · W-1000 Berlin 65 (Wedding)
Nähe U-Bahnhof Osloer Straße
Telefon (030) 4935864 · Fax (030) 4942072

Große Auswahl fast aller führenden europäischen Modellbahnhersteller (Z, N, TT, H0e, H0m, H0, I, LGB) zu **günstigen Preisen!** Ständig Sonderangebote und Gelegenheiten. Modellautos, Zubehör, Fachzeitschriften, Bücher, Videos – Reparatur- und Ersatzteilservice (eigene Werkstatt) – Digitale Mehrzugsteuersysteme

Wir freuen uns auf Ihren Besuch! – dienstags geschlossen –

O-1035 Berlin, Modellbahncenter Hosse, Glatzerstr. 1

O-1058 Berlin, Modelleisenbahnen Günter Peter, Kopenhagener Str. 73

O-1100 Berlin, Modelleisenbahnen Pankow, Berliner Str. 48,

O-1054 Berlin, Fliegender Hamburger, W.-Pieck-Str. 98,

O-1055 Berlin, Modellbahn-Haberditzl, Greifswalder Str. 2

O-1120 Berlin, Fa. Fritko, Berliner Allee 98

O-1170 Berlin, Waggon-Treff, Rosenstr. 3

O-1071 Berlin, OPUS Spielzeug, Erich-Weinert-Str. 24

O-1055 Berlin, Detlef Appel, Hans Otto-Straße 7

O-1157 Berlin, Modellbahnbox Karlshorst, Herman-Dunker-Str. 104

O-1280 Bernau, J. Bostedt & Dr. Fischer, Breite Str. 13

O-1501 Eiche, Phillips Modellbahnhof, Hauptstr. 89

O-1710 Luckenwalde, Neumann Elektronik, Baruther Str. 27

O-1803 Brandenburg/Plaue, Spiel + Freizeit Goyer, Genthinerstr. 65/102

O-1950 Neuruppin, Werner Baumgärtel, Siechenstr. 17

O-2200 Greifswald, Jan Schildhauer, Steinbecker Str. 27

O-2850 Parchim, Borrmann's Modelleisenbahn-Treff, Blutstr. 3

O-3080 Magdeburg, Modelleisenbahnen, Olvenstedter Str. 13

O-3500 Stendal, Fa. Liebisch, Breite Str. 25

O-4014 Halle, Fa. Hoffmann, Straße der DSF 96

O-4240 Querfurt, Hobby-Shop, Merseburger Str. 11,

O-4300 Quedlinburg, D. Steinbrink, Stieg 16

O-4850 Weißenfels, Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2a

O-5020 Erfurt, Radio-Kästner, Lange Brücke 44

O-5800 Gotha, In der City, Schwabhäuser Straße 38

O-6840 Pößneck/Thür., Inh. M. Günther, Schillerpl. 2

O-7030 Leipzig, Fa.Gunsel, Karl-Liebknecht-Str. 101

O-7031 Leipzig, Fa. A. Nitsche, Inh. M. Puschner, Altranstädter Str. 44

O-7033 Leipzig, Modellbahn Felber GmbH, Kuhturmstr. 22

O-7039 Leipzig, Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275

O-7050 Leipzig, Bernd Mißler, Martinstr. 3

O-7500 Cottbus, Böcking & Sohn, Spremberger Str. 26

O-7702 Bernsdorf, Harold Mehlhose, Dresdener Str. 26

O-7801 Großkoschen, Horst Bergmann, Senftenberger See, ESS Markt, Kormoranstr. 4

O-8023 Dresden, Modellbahn Hans Dieter Hertel, Konkordienstr. 38,

O-8027 Dresden, Modellbahn Liebscher, Zwickauer Str. 158

O-8036 Dresden, Modellbau Peter, Reicker Str. 104,

O-8051 Dresden, Uhlmann Modelltechnik, Trebeweg 11

O-8053 Dresden, Firma Schubert, Hüblerstr. 17

O-8122 Radebeul, Rosemarie u. Werner Zeibig, Ernst-Thämann-Str. 11

O-8270 Coswig, Modellbahn Siewert, Lessingstr. 13

Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 5. Januar! Den MODELLEISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten

O-8293 Königsbrück, Modellbahn Pofand, Alte Poststr. 7

O-8300 Pirna, Modellbahn u. Spielwaren, Inh. H.-J. Tillig, Dohnaische Str. 41

O-8312 Heidenau/Sachsen, Hobby-Boutique Werra, Stelzner, Ernst-Thälmann-Str. 4

O-8360 Sebnitz, Sebnitzer Modellbahneck, Burggässchen 1

O-8505 Neukirch, Fa. Kaufer, Hauptstraße 44

O-8600 Bautzen, Elektro-Quelle, Neusalzaer Str. 17

O-8700 Löbau, Spielzeugland, Inh. Marlies Reuß, Rittergasse 3

O-8800 Zittau, Haltepunkt A. Jähne und M. Teichgräber, Johannisstr. 8

O-9102 Limbach-Oberfrohna, Modellbahnladen, Susanne Sabsch, Bernhardstr. 15

O-9150 Stollberg, Modellbahnen Junghanns, Rudolf Breitscheid Straße 17

O-9292 Geringswalde, Modellbahnhof Steffen Rühle, Dresdner Str. 27

O-9377 Thum, Fa. W. Oelmann, Griefensteinstr. 5

O-9400 Aue, C. A. Schieck, Modelleisenbahnen, Auerhammer Straße 1

O-9412 Schneeberg-Neust., Modelleisenbahnfachgeschäft u. Service Peter Lorenz, Forststr. 13

O-9417 Zwönitz/Sachsen, Modellbahn + Zubehör, Olaf Günther, Siedlungs-str. 8

O-9800 Reichenbach, Modellbahn Spitzner, Albertistr. 16

O-9512 Kirchberg, Spielwaren u. Elektroartikel, mit Modellbahnen und Service, Torstraße 2

O-9900 Plauen, Eisenbahn-Treffpunkt, Neundorfer Str.

O-9900 Plauen/Vogtl., Spielwaren Rösner, Thomas-Mann-Str. 14

W-1000 Berlin 10, Modellbahnen am Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16

W-1000 Berlin 26, Spielkiste, Spielwarenhandel GmbH, Senftenbeger Ring 13

W-1000 Berlin 27, LGB Markt, Holzhauser Str. 59

W-1000 Berlin 30, Michas Bahnhof, Nürnberger Straße 21

W-1000 Berlin 41, Lokschuppen, Markelstr. 7

W-1000 Berlin 41, Modellfahrzeug Hermann, Hähnelstr. 11a

W-1000 Berlin 65, Peter Brause, Modelleisenbahnen, Drontheimer Straße 1

W-1000 Berlin 42, Modellbahn Pietsch, Prühstraße 34

W-1000 Berlin 62, Modellbahn, Dominikusstr. 25

W-1000 Berlin 37, Modellbahnen in Zehlendorf, Berliner Str. 37

W-1000 Berlin 30, Modellbahnen Turberg, Rankestr. 24

W-1000 Berlin 31, Schiffs- und Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 26

W-1000 Berlin 44, Hardenberg LGB-Station, Siegfriedstr. 1

W-1000 Berlin 65, Berliner Zeuke-TT-Bahnen, Seestr. 42

W-1000 Berlin 20, Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13a

W-1000 Berlin 65, Fa. Krümmling, Seestr. 42

W-1000 Berlin 44, Modellbahn u. Spielwarenparadies, Andreas-Martin Rinne, Sonnenallee 63

W-1000 Berlin 44, Bahn u. Bild Verlag GmbH, Weserstr. 165

W-1000 Berlin 41, Eisenbahnen Vogelbusch, Kranachstr. 9

W-1000 Berlin 42, Peter Gierke, Süttner Str. 2

W-2000 Oststeinbek, Modellbahnhof Oststeinbek, Im Hegen 4

W-2000 Hamburg 20, Modellbahnshop Beurich, Heußweg 70

W-2000 Hamburg, Markscheffel & Lennartz, Esplanade 23

W-2000 Hamburg 71, Spiel + Hobby Haus, Bramfelder Chaussee 251

W-2000 Hamburg 76, Modellbahnkiste, Wolter u. Altstaedt, Imstedt 31

W-2000 Hamburg 60, Meyers Modellbahn Winterhude, Barmbeker Str. 171

W-2000 Hamburg 36, Wede Fachbuchhandlung, Große Bleiche 36

W-2160 Stade, Modellbahn-Wilhelmy, Fischmarkt 11

W-2300 Kiel 1, Modellbahn Offerdinger, Schülperbaum 2

W-2800 Bremen 21, Roland Modellbahnstudio, GmbH & Co. KG, Gröpelinger Heerstr. 165

W-2950 Leer, Hobby-Shop, Birgid Hatting, Bremer Str. 6

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELLEISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Knöll, Tel. 0711/182-1506 oder Frau Olboeter, Tel. Ost-Berlin 2315071. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe auf.



W-3000 Hannover 91, Schmalspur und Feldbahn, Limmerstr. 79

W-3110 Ülzen, Behn-TT, Großliederner Str. 27

W-3300 Braunschweig, Modellbahncenter Tiebe, Marstall 16

W-3380 Goslar, Firma Hottenrott, Bäckerstr. 104

W-3392 Clausthal-Z., Mineralienecke Clausthal, Inh. Rupert Höll, Bergstr. 31, beim Bergwerksmuseum

W-3500 Kassel, Raabe's Spielzeugkiste, Holländische Straße 99

W-4000 Düsseldorf 12, Modellbahn Breuer, Alter Markt 14–15

W-4000 Düsseldorf 11, Modellbahnstube, H. Buder, Markgrafenstr. 1

W-4018 Langenfeld, Spiel und Hobby-Studio, Zwettler, Soliger Str. 87

W-4100 Duisburg 1, Spiel + Hobby Kupsch, Philosophenweg 3

W-4100 Duisburg 1, Die Spielkiste, Heerstr. 109

W-4190 Kleve, Stichting Miniaturbahnen, Hoher Weg 47

W-4130 Moers, Modellbau – Spielwaren, Becker, Friedrichstr. 65

W-4230 Wesel 1, Modellbahn Lübke, Heuberg 9

W-4500 Osnabrück, Modellbahn-Service, Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16

W-4600 Dortmund 1, Der Lokschuppen, Märkische Str. 227

W-4600 Dortmund 41, Modellbahntreff, Marsbruchstr. 133

W-5000 Köln 1, Peter W. Feldhaus GmbH & Co., Spiel Aktuell, Schildergasse 46–48

W-5090 Leverkusen 1, Modellbahn-Center Leverkusen, Christel Steiner, Bensberger Str. 80

W-5120 Herzogenrath, Modellbahn Etschenberg, Bicherouxstr. 5-7

W-5300 Bonn 1, Modellbahnstation, M. Siffert, Rosental 52

W-5450 Neuwied 1, Modellbahn Treff, K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50

W-5500 Trier, Friedr. Theisen, Metzelstr. 19-20

W-5600 Wuppertal 1, Jul's Walbrecht, Poststr. 9

W-5600 Wuppertal 2, Matschke Modellbahn, Schützenstraße 90,

W-5600 Wuppertal 2, Modellbahn Apitz, Rübenstr. 5

W-5790 Brilon, Modellbahnstübchen, Karl-Heinz Heine, Siepenweg 5

W-6000 Frankfurt 1, Hobby Haas, Braubachstraße 36

W-6000 Frankfurt 1, Spielzeugkiste, Nähe Konstablerwache, Kurt-Schuhmacher-Str. 31

W-6000 FrankfurT 50, Fa. PM, Inh. P. Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195

W-6090 Rüsselsheim, Modellbahn-Depot Jung, Odenwaldstr. 23

W-6100 Darmstadt, Der Lokschuppen, Hochstr. 9

W-6102 Pfungstadt, Modellbahncenter, Inh. K. Werner, Borngasse 5

W-6230 Frankfurt 80, Modellbahn, Spiel und Hobby-Treff, Dalbergstr. – Ecke Albanusstr. 80

W-6308 Butzbach, Modellbahnen A. Schott, Hoch-Weiseler-Str. 4a

W-6500 Mainz 1, Weisenauer Modellbahnladen, Wormser Str. 91

W-6531 Waldlaubertsheim, KS-Modellbahnen, Binger Str. 6

W-6904 Eppelheim, Klaus Schumann, Modellbahnen, Schützen-/Ecke R.-Wagner-Straße

W-7000 Stuttgart 1, Modelleisenbahn-Center, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.

W-7030 Böblingen, Eisenbahn und Modellbau, Köngeter Poststraße 44

W-7050 Waiblingen-Beinstein, Eisenbahn-Treffpunkt, Schweickhardt, Rathausstr. 94

W-7071 Durlangen, Wagner, Modellbahntechnik, Schmiedeweg 6

W-7100 Heilbronn, Hobby Eber Hardt, Kirchbrunnenstr. 16+23

W-7250 Leonberg, Modell-Bahn-Hennig, Bahnhofstr. 1

W-7504 Weingarten, Modellbahnshop, Schillerstr. 1

W-7798 Pfullendorf, Der Spielzeugladen, Jürgen Heilig, Heiligenberger Straße 10

W-7800 Freiburg, Modellbahntreff, Inh. Ferdinand Fees, Habsburgerstr. 51

W-7900 Ulm, Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 71

W-7928 Giengen/Brenz, Die Bahnbude, Hr. Krause, Bahnhofsstr. 24

W-8000 München 19, Bufe-Fachbuchzentrum, Donnersbergerstr. 57

W-8034 Germering, Günther F. Hödl, Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4

W-8220 Traunstein, Spielwaren-Geisenfelder, Ludwigstr. 2

W-8500 Nürnberg 70, Modellbahn Herrmann, Gibitzenstr. 17

W-8500 Nürnberg, Modellbahn Ritzer, Bucher Straße 109

W-8520 Erlangen, Der Modellbahnladen, Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr 41

W-8600 Bamberg, Modellbahn und Autoladen, Inh. Wolf, Kapuzinerstraße 23

A-1050 Wien, Rudolf Wernegger, Margaretenstr. 160

A-1070 Wien, Hobby Sommer, Neubaugasse 26

A-4020 Linz, Hobby und Modellbau, Handelsgesellschaft m.b.H., Bürgerstraße 14

CH-4051 Basel, Beltrami, Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22

CH-5432 Neuenhof, Tivoli, Hobby + Modellbahnen AG, Zürcherstraße 156

S-21152 Malmö, Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 67

Biete

Verk. DDR-Prod. H0 KPEV G81, DR BR 86, 106, 110, 118, 185/195, 211, CSD ES 499 blau, Personen- u. Güterwagen. Krebs, Pößnecker Str. 20, O-6502 Gera

Verk. Anlage TT, 2,20x1,20, kompl. m. Fuhrpark, 3 Trafos, als Schrankanlage geeignet: Sturm, Mozartstr. 44, 2860 Osterholz-Scharmbeck

Haus der 1000 Lokomotiven
frei sichtbar in Vitrinen
eigenes Modellbahnmuseum
erstklassige Auswahl und Beratung
LGB – Großstation mit Schauanlage
Amerikanische Modelle H0 + N
Preise auf gezielte Anfragen und Rückporto
Schnellversand mit UPS
Modellbahnhaus Rocktäschel
W-8391 Ruderting/Fischhaus
Tel. 08509/2036 · Montag geschlossen

Neu-N- Ar 2022S, DM 86,-; FL 8128 Wg., 14,-; 9143 elek. P., 38,-; 9176 elekt. links, DM 18,-; Pi 4144-01 Contwg., 9,-; 4226-18 CSD-Kess., 6,-.Tel. 030/4121616

Pilz NS-Profil m TT -,55; H0 -,60; EM 83-92, kpl. Ordner, DM 110,-. Tel. 030/4121616

Suche

Suche von Lineol und Elastolin: Eisenbahn-, Indianer-, Ritter-, Tierfiguren usw. aus tonartiger Masse mit Drahtverstärkung innen (von Elastolin auch aus Hartplastik) dazu Bauernhof, Pferdewagen, Autos u. a. Fahrzeuge und Zubehör, außerdem gut erhaltenes Blechspielzeug. Faire Bezahlung oder Tausch gegen Modellbahnmaterial. H. Lang, Bangemannweg 7, W-3000 Hannover 91, Tel. 0511/414101

Märklin-Eisenbahn, Vorkrieg, von Sammler zu Liebhaber, priv. ges. Tel. 08142/52843

Suche dringend zum Bau einer N-Anlage das Buch von W. List, „Kleinbahnen der Altmark" G. Schönrock, K.-Kollwitz-Str. 13, O-1580 Potsdam

Bl. Enzian AC von Rivarossi, neu oder gebraucht, Angebot an: P. Kassner, Goerdelerstr. 112 b, 2050 Hamburg 80, BTX: 040/7382343

Suche alte Dampfmaschinen und Antriebsmodelle. K. Benkmann, Postfach 1138, W-5210 Troisdorf

Roco N 24273 Speisewagen ÖBB gesucht. Haase, Chr.-Morgenstern-Str. 5/104, O-8017 Dresden

Suche Loks, Wagen, Ersatzteile, Zubehör TT. S. Schmidt, R. Schumann Str. 2, O-8402 Groeditz 2

Bauen Sie Ihren Traum!
Wir liefern Ihnen die Präzisionswerkzeuge, die Werkstoffe und die Kleinwerkzeugmaschinen, damit Sie Ihre Eisenbahn-Träume nachbauen können.

FOHRMANN HAT EIN HERZ FÜR ALLE MODELLBAUER - UND DIE LANGJÄHRIGE ERFAHRUNG.

Den sehr informativen Lieferkatalog MEB senden wir Ihnen gern gegen 5,– DM in Briefmarken, per Scheck oder durch Überweisung auf unser Postgirokonto Dortmund, Kto.-Nr. 426 43-465.
(Diese Schutzgebühr wird beim Kauf angerechnet).



fohrmann-WERKZEUGE
für Feinmechanik und Modellbau
Sydowstraße 7c-d
D-4335 Waltrop
Tel.: 0 23 09/29 62

FOHRMANN WERKZEUGE

Suche Siku-Modelle 1:55, Nutzfahrzeuge. Grögor, Postfach 100321, O-1300 Eberswalde, Tel. 22891

Suche rollendes Material Spur TT, auch defekte Fahrzeuge. Angebote schriftlich an Uwe Bartkowiak, O-2510 Rostock 5, Weberstr. 6

Märklin-Baukasten, -Autos sucht: (Max. 10% über Ausgabepreis). M. Weise, PF 1414, 4712 Werne, T. 02389/533757

Su. Arnold-Material der Anfangszeit (Gebäude + Unibaukasten 0679) u. ä. M. Zenner, Lagesche Str. 164, 4930 Detmold

Wagenkunde, Deutsche Reichsbahn von Deinert/ohne Leipzig 1959, auch ältere od. jüngere Ausgaben. Tel. 05331/68627

WERNER KRATZ MODELLBAHNEN
Viktoriastraße 6 · 5400 Koblenz
Telefon 0261/18627 · Fax 18690

Model Loco Farbkatalog inkl. Porto 12,50

	BS	FM	FMFH
ML 216 preuß. P 4.1	324,–	925,–	990,–
ML 217 preuß. T 9.1	398,–	925,–	990,–
ML 218 meckl. T 4 kpl.	355,–		833,–
ML 219 preuß. T 10	413,–	1085,–	1150,–
ML 240 V 140 001	516,–	1250,–	
ML 223 preuß. G 2	498,–	1218,–	1283,–

– Weinert-Modelle – MP-Radsätze MS
– Faulhaber-Motorisierungen SB
– Listen gegen 4,– in Briefmarken
– Versand NN 8,– oder Vorauskasse 5,–

Suche Modellhäuser in H0 von Piko als Bausatz - keine fertigen Modelle. Tel. 0421/833656, Fax 0421/832910

Liliput Gleisstopfmaschine sucht: P. Frischbier, Hermsdorferstr. 18, O-1150 Berlin

TT-Modellbahn gesucht von BTTB, Zeuke, Rokal u. dergl. U. Vollbracht, Mittelstr. 20, W-5830 Schwelm.

Suche von Märklin Spur 00 Loks, Wagen, auch stark defekt, sowie Ersatzteile jeder Art. Dringend gesucht: Teile von HS/HR 700, Rahmen v. HS 800/SLR 700/800. Chiffre ME12/647555

Alte Eisenbahnen, Dampfmasch. u. Blechspielzg. ges. W. Sigges, 4000 Düsseldorf 12, Koppelshof 7. 0211/292229

Suche preiswertes gebrauchtes H0-Piko-Modellbahnmaterial. Tel. Rostock, 0381/4857249

Langj. Amat.-Eisenbahner und Profi-Lokführer m. Befäh.nachweis f. 052, 064, 099; su. ab 2.93 Festanstellg. b. Privat- bzw. Trad.-bahn od. Eisenbahnclub/IG im Fahrdienst und/od. Öffentlichkeitsarbeit. Chiffre ME12/669112

Kaufe H0 2L, auch kpl. Sammlung, außerd. Revell-Lokbausätze, Ang. m. Preis an: Krause, Goethestr. 25, O-1160 Berlin-Oberschöneweide

Su. H0 Pico BR 89, u. andere Loks, auch defekt. Jörg Domke, Pflaumenweg 22, O-1200 Frankfurt/Oder, 0335/373122

Suche Fabrikschilder alter Eisenbahnwagen, auch beschädigt, von DB/DR/Werk/Industriebahnen, (deutschsprachig), beste Bez. o. Tausch. C. Tippe, Wallstr. 23, W-7585 Lichtenau, 07227/4591

Suche Modelleur für Figuren, Spur IIm-(LGB). M. Koetsier, Tel. 0621/801866, Mannheim

Fleischmann Spur 0 auch defekt. Tel. 02333/2120, rufe zurück

Suche einzelne Ausgaben des Modelleisenbahners, aus den 50er bis 70er Jahren, nur in gutem Zustand; suche Wiking-Fahr-Trecker (T38), Unimog (36s), USA-Pritsche (44d). H. zur Mühlen, Hildesheim, Tel. 05121/22503

Suche Auto- u. EB-Modelle, (1:87), ehem. DDR, GUS, CSDR etc., Zivil u. Militär. A. Gawronek, Gerstäcker Str. 5, W-5300 Braunschweig

Suche: USA-Spur „0", 2 Rail Dampf- und Dieselloks von Atlas, Roco, Weaver, Rivarossi, auch Kit. R. Schöner, Weserstr. 9, W-3320 Bad Salzgitter 51, Tel. 05341/392463

PIKO Bahnpostwagen 426/933, Kesselwagen 426/... mit Blechachshaltern, DB-Steuerwagen 5/6519/020. Emanuelsson, Stresemannstr. 2, 5300 Bonn 1, Tel. 0228/643257

Rail Tours · Mochel Reisen
W-7630 Lahr/Schwarzw. Georg-Vogel-Straße 2
Telefon 07821/43037 Telefax 07821/42998

Kaliningrad
Berlin-Königsberg/Ostpreußen

Preis ab: DM 1.280,–

Termin: 20.–23. Mai 1993

Dampfsonderfahrt mit 10 verschiedenen Dampfloks der DB, DR PKP und Russischen Eisenbahnen. Auf Normalspur über die ehemalige Ostbahn nach Königsberg.

Auhagen
Bausätze, die Ihre Anlage bereichern!



Vorbildgerecht gestaltete Bahnbauten – z.B. Bahnhof Klingenberg-Colmnitz – und typische Gebäude aus dem mitteldeutschen Raum. Vielfältiges Sortiment in reicher Detaillierung, hoher Qualität und mustergültiger Paßgenauigkeit.
Katalog beim Fachhändler oder – gegen DM 2,50 in Briefmarken direkt von
Auhagen GmbH, Hüttengrund 25, O-9341 Marienberg/Erzgeb.



Bücher für Ihr Hobby - Herbst 1992

Eisenbahnatlas Deutschland - Stand 1.1.1992

Das Streckennetz der Eisenbahnen im vereinigten Deutschland in einem übersichtlichen Kartenwerk - Bundesbahn, Reichsbahn, die nichtbundeseigenen Eisenbahnen und die bedeutendsten Anschlußbahnen. Mehrfarbige Karten mit klaren Signaturen (Haupt-/Nebenbahn, ein- oder mehrgleisig, Personen-/Güterverkehr, elektrischer Betrieb u.a.m.), zusätzliche Knotenpunktkarten, umfangreiches Ortsregister. Ca. 150 Seiten, Format 20,5 x 27,5 cm, geb., DM 68,--, erscheint Okt./Nov.

Jahrbuch Schienenverkehr 1991/92 - herausgegeben von **Helmut Roggenkamp**

Das unverzichtbare Standardwerk für jeden Eisenbahnfreund. Die Entwicklungen des zurückliegenden Jahres in Deutschland für alle Bereiche des Schienenverkehrs - Eisenbahnen, Straßenbahnen, Museumsbahnen, Industrie - in gewohnter Weise kompetent dargestellt in Text, Fotos und Tabellen. Erscheint im 11. Jahr! Ca. 190 Seiten, Format 16 x 20 cm, DM 39,--, November 1992

SCHWEERS + WALL · Postfach 1586 · W-5100 Aachen

-Station Hardenberg
Modell-Großbahnen
SCHAUFENSTER-FAHRBETRIEB
LGB-Spezialgeschäft mit Versand Wimmer-Zinnmodelle
LGB-Ersatzteile, Magnus · Fachgeschäft für Spur II
Siegfriedstr. 1 · 1000 Berlin 44 · Tel. 030/6255214 · Fax 030/6268156
Öffnungszeiten: Di.–Fr. 9–18 Uhr, Sa. 9–13 Uhr (Montag geschlossen)
Fordern Sie unsere Versandliste gegen DM 10,– an!

Suche

Modellbauer su. Me-Jahrgang 52 u. 53, auch einzelne Hefte, geb. 71, 72, 73, 74, gt. Bezahlung. 08638/83869

Suche Liliput Gleis Nivellier-Stopfmaschine H0 Nr. 381010. Fiedler Calvördestr. 5, W-3300 Braunschweig, Tel. 0531/505135

Suche Me Heft 1/91 u. Zündholzschachtel Saxonia-Packwagen. K. D. Krueger, Pegnitzquelle 1, W-8570 Pegnitz, Tel. 09241/3619

Eisenbahnen und Zubehör für Spur 0 und Spur 1 (speziell der Firmen Bing, Bub und Kraus). D. Schweja, Freisinger Str. 3. W-1000 Berlin 30

Suche ältere DDR-Modellautos, z.B. Trabant 500/601 Modelle (alle Größen), + Pappbastelbögen. W. Meinecke, Habigerstieg 17, W-2100 Hamburg 90

Suche Bilder bzw. Dias von Lok 503523-3 (alt 50 1706). Matth. Conradi, Fliederstr. 13, W-8672 Selb

Biete Einzelhefte von ME, 1954 bis 1987, sowie Bücher und Modellbahn Spur S mit Schienen; Suche ME 53/5,6,7, 54/1,2,10, 55/4,9,11, 56/4,5,7, 57/2, bitte Liste anfordern. Tel. 02381/406525

Schmalspurbahnen der Oberlausitz, Transpress-Verlag. Dieter Gellrich, Dorfstr. 57c, O-4371 Großpaschleben

Suche tz-Bausatz VT 137, Schmalspur VT 137 der AG 3/9; gebe ab: BR 17, 98 usw. Suche H0, TT, H0e, H0m. Hennecke, W-3400 Göttingen, Birkenweg 9, Tel. 0551/66978

Suche SNCF Gützold 190/18/2 V100, SNCF Personenwg. PIKO 5/6517/070, ../071,../073, SNCF Gep.wg. PIKO 5/6606/070,../071. K. Reiher, Eichelackerstr. 32, CH-8106 Adlikon, Tel./Fax CH-0641/1/8700374

Wir bieten Ihnen an:
Märklin 3376 DM 279,– Roco 43243 DM 185,–
Fleischm. 7123 DM 165,– Trix 12015 DM 119,–
Wie immer besonders preisgünstig für Märklin-Roco Schienenmaterial und Waggons
Deshalb sollten **Sie** jetzt gleich unsere neue Versandliste für DM 5,50 einschl. Versandspesen in Briefmarken anfordern.
Es lohnt sich auch für **Sie!**
IHRE ZUGBEGLEITER Inh. Sigrid Erspenmüller · Postfach 8301 Furth

Suche Märklin H0 Loks, Wagen der Ep. I, II, III. Sander, Gutzkowstr. 27, 6000 Frankfurt 70, Tel. 069/614315 u. 614900

Liebhaber sucht in M1:87, H3A u. S4000-Modelle, auch Einzelteile und defekt, sowie Fotos (ab Postkartengröße), Prospekte, Reparaturanleitungen, Bedienungsanleitungen und Bücher v.o.g. B. Weiß, Neuwiesenweg 1, W-7181 Satteldorf, Tel. 07951/44061

Suche Eisenbahn-Magazin, 10.86, B. Buczkowski, Am Rauchweg 3, W-6308 Butzbach-Griedel

Suche Modelleisenbahner, Jahrg. 1952-1962, z. kauf. Kögler, Siedling 35, O-8360 Sebnitz

Suche Fotos von den Schmalspurbahnen auf Rügen Rükb vor 1970. D. Kupfer, Toosbüystr. 12, W-2390 Flensburg

TT-Fahrzeuge (Rokal, Zeuke, Eigenbauten), sucht: A. Stärk, Bondenwald 26, 2000 Hamburg 61

Suche H0 BR 130 von Piko (DR). R. Wolter, S. Allende Straße 5, O-2540 Rostock 40

Suche alte Dampfmaschinen und Zubehör. K. Benkmann, Postfach 1138, W-5210 Troisdorf

N.E.U.H.E.I.T.!!!
TT-TRAKTOR
2 Stück DM 29,95 (inkl. Versand)
Metallmodell, exklusiv bei
MICHAS BAHNHOF · Am Tauentzien
Nürnberger Str. 21 · 1000 Berlin 30
ANKAUF + VERKAUF
+ VERSANDHANDEL, ab 14 h

Tausche

Biete roll. Material Spur N+, Schienen u. Weichen. Liste mit Rückumschl. frank., Suche Spur Z, gleichw. Material, nur Tausch, kein Verkauf. 09289/6851

Piko, Triebw. BR 185 u. BR 195, orig.verpackt; suche VT 70, DB Art. 5/6704 u. 5/6504/020 v. Piko. M. Hanisch, Hildebrandstr. 35, W-3200 Hildesheim, Tel. 05121/510690, ab 19 Uhr

Tausche TT-Spur (BTTB), 10 Loks, 40 Wagen, Schienen, 16 Weichen, Häuser, Signale, gegen N-Material. J. Strauß, Buchenweg 3, W-2051 Kröppelshagen

Straßenbahnarchiv 2 gegen 7. L. Straubing, Bülowstr. 19, O-7050 Leipzig

Märklin FM 800, Bj. 1956, gegen Märklin 4160, 4257 od. 4260. Thomas Fuhrmann, Tel. 02241/81048

Veranstaltung

Graeber's Spielzeugmärkte und Auktionen für Sammler 12.12.92, 11-16 Uhr, 2000 Hamburg, Handwerkskammer, Holstenwall 12, Tischgeb. 30,- DM/lfm.; 13.12.92 11-16 Uhr, 3100 Celle, Städt. Union, Albrecht-Thaerplatz 1 (gegenüber dem Schloß), Tischgeb. 30,- DM/lfm.; 19.12.92 ab 9 Uhr, 5600 Wuppertal-Elberfeld, Arrenberger Str. 6, 104. Spielzeugauktion, 20.12.92, 11-16 Uhr; 3000 Hannover, Wülfeler Brauereigaststätten, Hildesheimer Str. 380, Tischgeb. 35,- DM/lfm.; 27.12.92, 11-16 Uhr, 5600 Wuppertal-Elberfeld, Unihalle, Albert-Einstein-Str. 20, Tischgeb. 30,- DM/lfm., Informationen vom Veranstalter: Klaus Graeber, Arrenberger Str. 6, 5600 Wuppertal-Elberfeld, 0202/303025, Fax 0202/311427 H

14. LEIPZIGER Modellbahn- und Spielzeugbörse
Sonntag, 13. Dez. 1992, 10-16 Uhr, Leipzig-Zentrum, Uni-Hochhaus am Augustusplatz
Info: Hans Schimpf
Ulmer Straße 10 · O-7066 Leipzig

6.12.1992 - 2. Modellbahnbörse im Eisenbahnmuseum Nördlingen, Tausch, An- und Verkauf von Modelleisenbahnen und Zubehör, von 10-16 Uhr im Eisenbahnmuseum Nördlingen; Informationen und Tischreservierung beim Bayerischen Eisenbahnmuseum, Am Hohen Weg 30, Postfach 1316, W-8860 Nördlingen, Tel. 09081/9808 od. 09083/340

EISENBAHN-, PUPPEN- UND SPIELZEUGBÖRSEN
Termine

Bad Säckingen	Radolfzell
Vereinshaus	Bürgerzentrum
12. 12. 1992	16. 01. 1993

jeweils von 10-16 Uhr
Veranstalter: P. + G. Scherer · Konstanzer Str. 47 7760 Radolfzell · Telefon: 07732/14086

Eisenbahnen-Modellautos-Spielzeugbörse, 27.12.92, Bürohaus, 6095 Ginsheim-Gustavsburg 2, Info. Tel. 06144/6366, 32273

ADLER MODELLSPIELZEUG-MÄRKTE:
– über 10 Jahre bekannt, beliebt, gut – veranstalten: **6. Dezember, 5000 KÖLN,** Gürzenich, Martinstr. 29–37 ★ **13. Dezember, 5100 AACHEN,** Eurogress, Monheimsallee 52 ★ **13. Dezember, 4500 OSNABRÜCK,** Stadthalle, Schloßwall 1–9 ★ **20. Dezember, 4600 DORTMUND,** Westfalenhalle/Goldsaal, Rheinlanddamm ★ **20. Dezember, 5090 LEVERKUSEN,** Forum, Am Büchelter Hof ★ **27. Dezember, 4050 MÖNCHEN-GLADBACH,** Kaiser-Friedrich-Halle, Hohenzollernstraße ★ **3. Januar, 4030 RATINGEN,** Stadthalle, Schützenstr. 1 ★ **3. Januar, 4600 DORTMUND-HOHENSYBURG,** Spielbank Hohensyburg/Casino-Saal, Hohensyburgstraße ★ **ADLER-MÄRKTE** von 11 bis 16 Uhr geöffnet, bieten Tausch, An- und Verkauf von Modelleisenbahnen, Modellautos, alten Blechspielzeugen, Plüschtieren und Puppen ★ **Auskunft, Anmeldung:** Tel. 02103/51133 und 0203/746327 · Fax 02103/5X2929 ★
*Wir wünschen allen Spielzeugfreunden **erholsame Weihnachtstage und alles Gute für 1993,** freundlichst Ihre M. & RP. Cremer Veranstaltungs GmbH.*

UHLMANN-MODELLTECHNIK
0-8051 Dresden · Trebeweg 11 · Tel. 376471 · Mo.–Fr. 10–18 Uhr · Sa. 9–13 Uhr
Von der IMM für Beratung, Auswahl und Service mit dem Vertrauens-Siegel 1992 ausgezeichnet.
Überzeugen auch Sie sich von unserem internationalen Angebot...

KLEINANZEIGE

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 1/93 ist am 8.12.1992. MODELL EISENBAHNER 1/93 erscheint am 5.1.1993.

❑ **Privatanzeige** ❑ Gewerbeanzeige

Bitte veröffentlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik

❑ Biete ❑ Suche ❑ Tausche ❑ Verschiedenes ❑ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeilen	Privat DM	Gewerblich* DM
1–3	8,–	28,–
4	10,–	35,–
5	12,–	42,–

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 15,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ____

Bankleitzahl ____ bei der ____ ab.

NAME/VORNAME ____ TELEFON ____

STRASSE/NR. ____ WOHNORT/PLZ ____ DATUM/UNTERSCHRIFT ____

Bitte ausschneiden und schicken an:
T&M Verlagsgesellschaft, Anzeigenabteilung, Modelleisenbahner, Borkumstraße 2, O-1100 Berlin



Im neuen rot-schwarzen Anstrich mit weißen Brustlätzchen präsentiert sich die Lokomotive 151 021 am 30. Januar 1990 in Dollstein. *Foto: Mehnert*

Bestellen Sie jetzt...



Ihr komplettes Fahrzeuglexikon.

Aktuelles Wissen rund um die Bahn. Schon 118 Karten zum Sammeln. Exklusiv vom MEB.



ANTWORTKARTE

T&M Verlagsgesellschaft mbH
Abonnementservice
Postfach 11001

O-1100 Berlin

Bitte mit
60 Pfennig
frankieren.

Modell Eisen Bahner

FAHRZEUGLEXIKON

B E S T E L L C O U P O N

(Lieferung solange der Vorrat reicht) für das Komplettset – mit allen bisher im Heft erschienenen 102 Karteikarten, sowie 16 nicht im Heft veröffentlichten Startkarten.

 Ja, ich bestelle _____ Stück FAHRZEUG-LEXIKON-Komplettsets zum Preis von nur DM 28,– pro Stück (inkl. Porto und Verpackung). Ich zahle den Gesamtbetrag von DM _____ bequem und einfach

❑ per Bankeinzug Kontonummer (kein Sparkonto): ____________________

Bankleitzahl (bitte vom Scheck abschreiben): ____________________

Name des Kreditinstituts: ____________________

❑ bitte schicken Sie mir eine Rechnung

Name, Vorname: ____________________

Straße, Hausnummer: ____________________

PLZ, Ort: ❑ O ❑ W ____________________

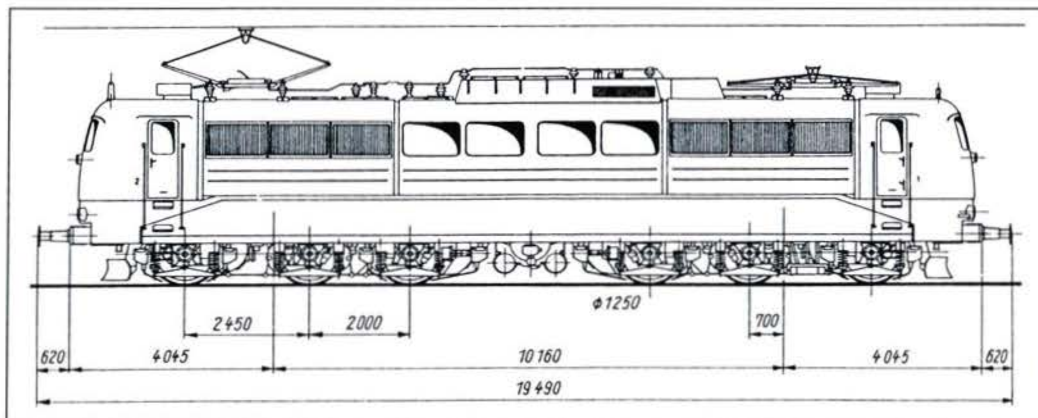
Datum, Unterschrift: ____________________ 118



Lokomotive 151 118 mit automatischer Mittelpufferkupplung für den Einsatz auf den Relationen Saarland–Ruhrgebiet im Jahre 1979.
Foto: DB-Fotodienst/Mantel

DB 151

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N
Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



Ausgewählte Daten:
Randsatzordnung Co'Co' · Stromsystem 16 2/3 Hz, 150 kV · Höchstgeschwindigkeit 120 km/h · größte Anzugsfahrkraft 441 kN · Dauerleistung 5 982 kW · elektrische Bremse · Dienstmasse 118,0 t · Treibraddurchmesser 1 250 mm
Steuerung: motorbetriebenes Hochspannungs-Stufenschaltwerk mit Thyristor-Lastschaltern, für Mehrfachtraktion und Wendezugbetrieb geeignet. Dauerfahrstufen: 28



Die türkis-beige 151 111 am 11. August 1990 vor einem Schnellzug nach München in Probstzella.
Foto: Bäzold



Im Bw Kornwestheim zeigt sich am 1. April 1986 die grün-schwarze Lokomotive 151 036.

Foto: Bäzold

DB 151

Für den Ende der 60er Jahre eingeführten beschleunigten Güterverkehr beschaffte die DB 170 leistungsstärkere Lokomotiven der Baureihe 151, nachdem eine Modifizierung der Baureihe 150 nicht den Erwartungen entsprochen hatte. Die neuen 151er sollten u. a. 1 200-t-Eilgüterzüge mit 100 km/h und 2 000-t-Durchgangsgüterzüge mit 80 km/h auf Steigungen bis zu 5 ‰ befördern.

Am 21. November 1972 wurde die 151 001 als erste Lokomotive geliefert. Einen grün-schwarzen Anstrich hatten die Lokomotiven bis zur 151 072, die 151 074 und 151 075, alle anderen bekamen bereits den damals neuen Türkis-Beige-Einheitsanstrich. Die grün-schwarzen Maschinen wurden größtenteils im AW umgespritzt. Seit 1990 erhalten auch die 151er den rot-schwarzen Anstrich mit den weißen Brustlätzchen.

Die Baureihe 151 war und ist in den Bahnbetriebswerken Hagen 1 und Nürnberg 2 beheimatet und übernimmt bevorzugt hochwertige Güterzugleistungen, darunter auch 5 400-t-Erzzüge von der Nordsee nach Peine/Salzgitter und ebenso schwere Züge zwischen dem Saarland und dem Ruhrgebiet. Dazu erhielten einige 151er Mittelpufferkupplungen. Die Nürnberger Maschinen sind auch vor Schnellzügen auf der Frankenwaldrampe nach Probstzella anzutreffen. Für den künftigen Einsatz auf den Neubaustrecken erhalten die Lokomotiven 151 001 bis 151 085 die Einrichtungen der LZB 80 und werden im Bw Nürnberg 2 stationiert. Dazu wurden im Sommer 1990 zwischen Hagen 1 und Nürnberg 2 insgesamt 44 Maschinen ausgetauscht. Die 151 082 erhielt als erste die LZB 80.

Bäzold

Modellbahnbox Karlshorst Inh. Winfried Brandt

Neuware • Ankauf • Verkauf • Reparatur – Große Auswahl in N, TT, H0e, H0m, H0, 0, LGB zu günstigen Preisen. Auch aus zweiter Hand.

Achtung LGB-Bahner! Neu: Bahndämme aus Faserbeton von concrete-manufactory. Übernehme auch Projektierung und Aufbau von Gartenbahnen sowie Gartengestaltung.

Schauen Sie ruhig mal rein! (Hermann-Duncker-Str.) Treskow-Allee 104
O-1157 Berlin, Nähe S-Bahnhof Berlin Karlshorst, Tel. 508 30 41

SCHÄFER LGB GROSSBAHN-CENTER

IHR SPEZIALGESCHÄFT FÜR ALLE

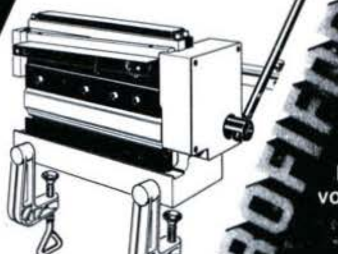


POLA · NOCH · SALOTA · MAGNUS · PREISER ARTIKEL

FERDINANDSTRASSE 30 · 6380 BAD HOMBURG V.D.H.
TELEFON 0 61 72/2 13 73 · FAX 0 61 72/69 05 21

PREISLISTEN GEGEN DM 3,– IN BRIEFMARKEN

Schneiden, biegen, stanzen, ausklinken . . .



. . . mit nur einer Maschine!

Einzigartig . . . vielseitig

Die präzisen, robusten Blechbearbeitungsmaschinen von Profiform haben sich in der Praxis schon tausendfach bewährt!

Fragen Sie Ihren Fachhändler oder fordern Sie die Unterlagen beim Hersteller an.

Profiform AG
Grimselweg 5
CH-6005 Luzern
Tel. (041) 44 46 22

Verschiedenes

Modellbahnanlage mit oder ohne Gelände, nach Ihren oder meinen Vorlagen, mit Ihren oder meinem Material, schr. Anfragen bitte an: Krause, Goethestr. 25, O-1160 Berlin-Oberschönweide

HAMO Märklin für 2 L Gleichstrom
Wir haben für Sie noch ein Riesen-Angebot vorrätig
Angebotsliste geg. Freiumschlag o. 1,- DM in Briefm.
OVERMANN MODELLBAHN
Gneisenaustraße 102 · 4100 Duisburg 1
Telefon 0203/359090, dienstags ab 13 Uhr geschlossen

Ich helfe Ihnen, wenn Sie Arnold, Fleischmann oder Trix digital einsetzen wollen. Winfried Lucht, Gartenstraße 141, W-5303 Bornheim 2, Telefon 02222/81919

Verkaufe EB- und Stra.b.literatur, von Transpress und BR 55 N, 8-achs. Düwag Strabmodell. D. Kirchberger, Gayerstr. 12, O-5800 Gotha

MARKSCHEFFEL & LENNARTZ

Spezialgeschäft für den Sammler hochwertiger Handarbeitsmodelle in N, H0, H0n3, H0m, H0e, S, Sn3, 0, 0e, 0n3, 0m, I, II, IIm, 3 ½", 5", 7 ½"

ständig ca. 1000 Handarbeitsmodelle am Lager:
Lemaco, Fulgurex, Metrop, Tenshodo, American Brass, M & L usw.

Esplanade 23 (Ecke Colonnaden) · 2000 Hamburg 36 · Tel. 040/343561

Zeitschr. sehr günstig abzugeben (ek, miba u.a, DM 2,- b. 3,-), Liste gg. Freiumschl. bei: P. Hübsch, A.v. Groß Str. 12, W-8580 Bayreuth

Öff. best. und vereidigter Spiezeugsachverständiger der IHK, schätzt altes Spielzeug (Eisenbahnen, Blechautos usw.). Tel. 07131/570857

Kaufe-Tausche Postkarten mit Eisenbahnen, Bahnhöfen, Flughäfen, Fußballstadien der ganzen Welt, EB-Fahrkarten (Edmondsons). C. Brozyna, An der Sud 29, 4048 Grevenbroich

KAUFE JEDE MODELLBAHN
MODELLAUTOS
ALTES SPIELZEUG

Sonderangebote aus Großhandelsauflösung

TT	Gebrauchte Loks (Liste anfordern)	ab 29,–
	TT LKW /Auflieger)	5,–
	Bogenweichenpaar el.	17,–
	DKW el.	12,–
H0	Piko BR 38/56/01, neu	89,–
	Russ. BO^{W} + 2 Wagen	109,95
	100 gerade Schienen	49,95
	FZ-2-Trafo, Fahr & Licht	49,–
	Saxonia	**169,–**
	5 versch. russ. LKW H0	100,–

Angebote, Anfragen, Angebotslisten an
MICHAS BAHNHOF · AM TAUENTZIEN
NÜRNBERGER STR. 21 · 1000 BERLIN 30, ab 14 h

SCHOLZ

MODELLEISENBAHNEN
CLICHYSTRASSE 8 · W-7920 HEIDENHEIM
TELEFON (0 73 21) 4 16 44/2 16 47

RIVAROSSI-RESTBESTÄNDE (solange Vorrat)

1340	BR 98 DR (Meyer-Lok)	DM 329,–
0339	Henschel-Wegmann-Zug	DM 629,–
5201	BR 18 in Blau (limitiert)	DM 498,–
1375/6	BR 96 in Grün/Blau	Stück DM 414,80
1330	BR 61 in Grün	DM 385,–

Weitere Angebote von Rivarossi und Liliput
Liste gegen Rückporto anfordern

Langj. Amat.-Eisenbahner und Profi-Lokführer m. Befäh.nachweis f. 052, 064, 099; su. ab 2.93 Festanstellg. b. Privat- bzw. Trad-bahn od. Eisenbahnclub/IG im Fahrdienst und/od. Öffentlichkeitsarbeit. Chiffre ME12/669112

Welche TT Sammler aus den Räumen W-35/36, O-56/57/59 haben Interesse an Erfahrungsaustausch bzw. Gründung eines Clubs? Matthias Halfar, Schlagdstr. 17, 3442 Wanfried, Tel. 05655/8081

MODELLBAHNEN IM HERZEN BERLINS

HABERDITZL, Greifswalder Straße 2, O-1055 Berlin (10 Min. vom Alex), Tel. 4 29 07 49
Gut sortiert in LGB, H0, H0m, H0e, TT, N aller bekannten Hersteller,
Modellautos, sowie Kleinserienmodelle.
NEU: Sächs. Schmalspurmodelle H0e von Technomodell ständig am Lager!
Unsere Spezialität für den Um- und Neubau sowie zum Supern: Bauteile, Bausätze von BEMO, Günther, Weinert u. a. Beschriftungen von Gaßner und Spieth.
NEU! Spreewald-Personenzug H0m DM 237,50
Dienstags bis sonnabends haben wir für Sie geöffnet
und freuen uns, mit Ihnen über unser Hobby zu plaudern.

Verkaufen kann jeder . . . die Beratung ist entscheidend!

SCHIFFS- & MODELLBAHN-STUDIO



Clemens Wandelt und Martin Weiß
Joachim-Friedrich-Straße 26
1000 Berlin 31 · Telefon (030) 324 96 94
Der aktuelle Treff
für Modelleisenbahner und RC-Schiffsmodellbauer



DAS MODELL EISENBAHNER SERVICEANGEBOT FÜR ALLE SAMMLER!

Das Modell Eisen Bahner Fahrzeuglexikon komplett!

Sichern Sie sich jetzt Ihr Komplettset. Damit Sie ein vollständiges Archiv aufbauen können! Einfach die nebenstehende Antwortkarte ausfüllen, frankieren und Sie erhalten postwendend Ihr MODELL EISENBAHNER Fahrzeuglexikon – komplett!

Für alle MODELL EISENBAHNER-Leser, die nicht von Anfang an dabei waren, bieten wir alle 102 im Heft erschienenen farbigen Karten und 16 Startkarten, die nicht im MEB veröffentlicht wurden!

- **Ein umfassender Überblick von Triebfahrzeugen über Reisezugwagen bis hin zu Güterwagen**
- **alle Abbildungen in Originalfarben**
- **die wichtigsten technischen Daten und Maße, detaillierte Maßskizzen**
- **auf Karton zum Sammeln**

Eaos 106

Alles komplett jetzt

SUPER – NUR DM 28,– FÜR DAS FAHRZEUGLEXIKON VOM MODELL EISENBAHNER!

Selten ist ein Motto für eine Ausstellung so zutreffend gewesen wie das der Internationalen Modelleisenbahn und -zubehör in Köln in Verbindung mit spielaktiv, einer Ausstellung für Spielzeug und Hobby. Gespielt wurde überall auf dieser Messe: Ob an den Modellbahnanlagen der ausstellenden Clubs, in den Spielnischen der Hersteller oder auf den Tummelplätzen der spielaktiv im Obergeschoß.



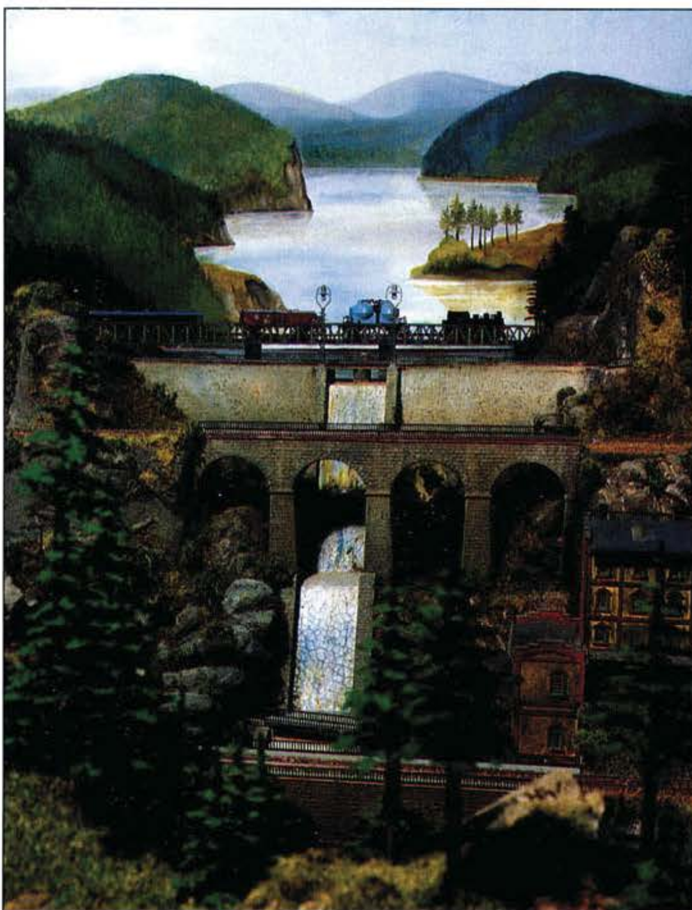
Hobby, Spiel

Jedes Jahr, wenn der November mit Regen und Sturm die Zeit des aktiven Modellbaus und Werkens im Bastelkeller einläutet, treffen sich renommierte Modellbahnclubs und die modellbahnherstellende Industrie zur großen Internationalen Modellbahnausstellung. Über den Standort dieser Messe und Verkaufsausstellung werden viele Überlegungen angestellt, doch scheint eine solche Präsentation nirgend so günstig angesiedelt wie in den Ausstellungshallen der KölnMesse in Deutz.

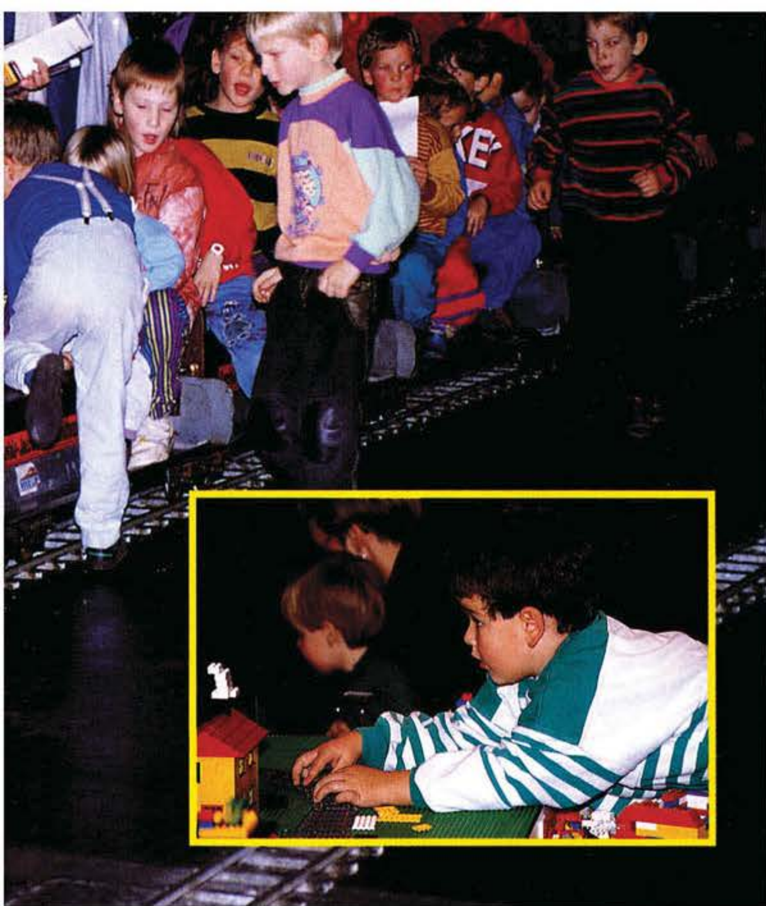
Anlagenvielfalt

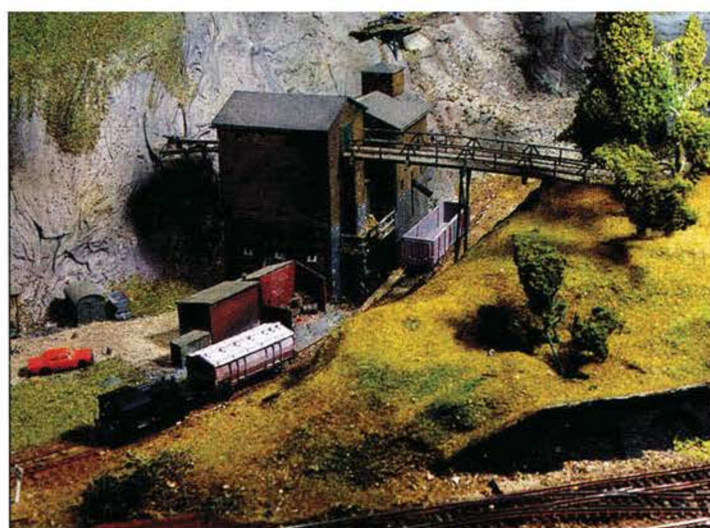
Innerhalb weniger Tage vor Beginn dieser Ausstellung hatte sich die Halle 14 der KölnMesse in ein Dorado der Modelleisenbahn und aller Arten von Spielzeug verwandelt: 14 Vereinsanlagen hatten ihre Zusage verwirklicht, und 17 Firmenanlagen luden die Besucher zum Schauen und Spielen ein. Mit Bedacht hatte der für den Modellbahnteil verantwortliche Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF) aus der Vielzahl der Vereinsangebote die schönsten und vielseitigsten Anlagen ausgewählt. Von der Nenngröße Z bis zur 600-mm-Feldbahn auf dem LGB-Gleis (Nenngröße III_e) spannte sich der Bogen. Auffällig war die Dominanz der Modul- und Segmentanlagen vieler Clubs; ein überzeugender Beweis für die Beliebtheit dieser Bauweise. Von den 14 ausstellenden Clubs präsentierten acht ihre Anlagen als Modul- bzw. als Segmentreihen, nur sechs Anlagen waren in herkömmlicher Kompaktbauweise aufgestellt. Darunter befanden sich auch zwei Clubanlagen aus den neuen Bundesländern: Der Erzgebirgische Modellbahn-Club Gelenau und der Eisenbahn-Club Aschersleben. Daß letzterer seine Anlage in der Nenngröße TT betreibt, ist kein Zufall.

Hervorhebungen vorzunehmen ist ein gewagtes Unterfangen. Entsprechend hatte es der BDEF denn auch schwer, die vorgesehenen vier Preise für die besten Anlagen gerecht zu vergeben. Eine Präsentation muß jedoch un-



Erzgebirgischer Modellbahn-Club Gelenau e. V. H0/H0$_e$-Anlage nach erzgebirgischen Motiven. Publikumspreis der Leitung der KölnMesse.



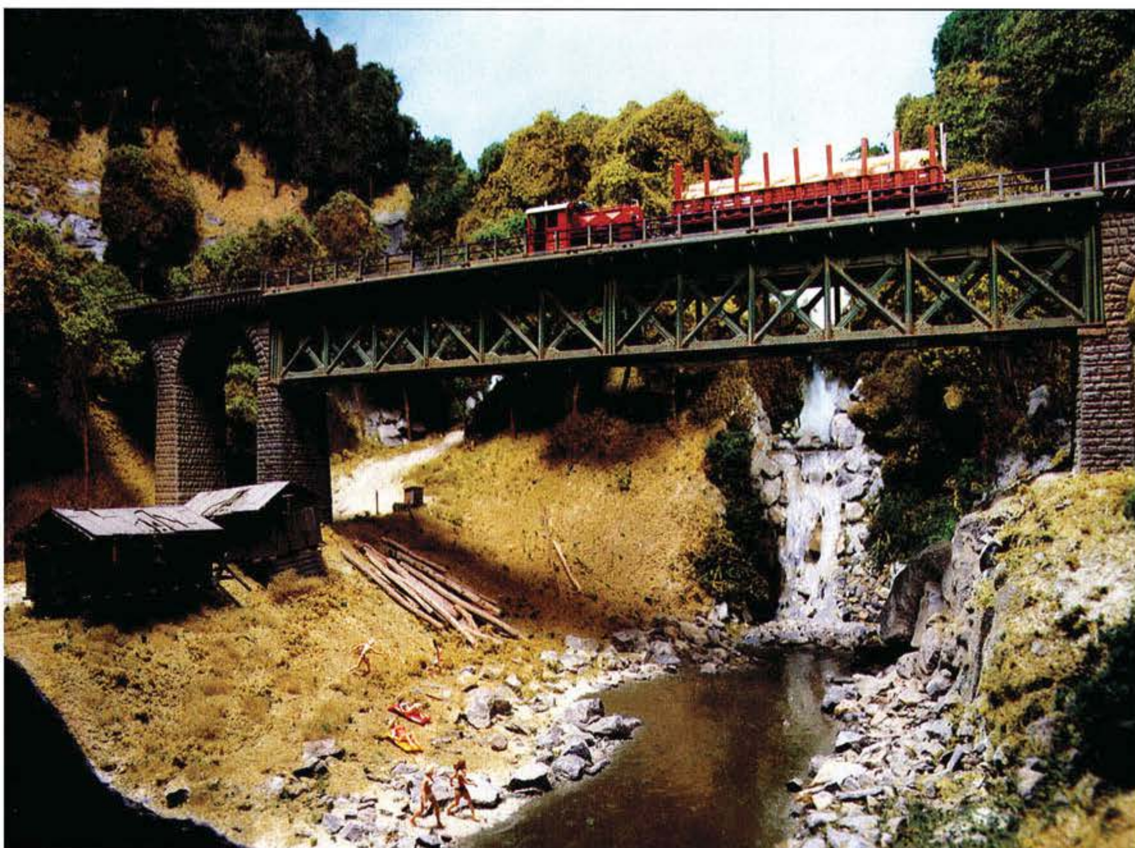


Eisenbahn-Club Aschersleben e. V. TT-Anlage nach Motiven des Vorharzes. 3. Preis des BDEF



& Spaß

Modelleisenbahn-Freunde Köln e. V. H0-Anlage nach Motiven der Schwarzwaldbahn. 1. Preis der Leitung der KölnMesse, 2. Preis des BDEF



Freunde der Eisenbahn Burscheid. H0-Anlage nach Motiven aus heimischen Regionen. 2. Preis der Leitung der KölnMesse, 3. Preis des BDEF

bedingt genannt werden: Die H0-Anlage der Modelleisenbahn-Freunde Köln. Abgesehen davon, daß die dargestellte Nachbildung eines Abschnitts der Höllentalbahn durch gute Modellgestaltung und hohe Funktionssicherheit bestach, löste die Landschaftsgestaltung bei den Besuchern Bewunderung, ja sogar Begeisterung aus. Mehr als 10 000 Bäume, alle aus Naturprodukten gewonnen, zierten die etwa zwölf Quadratmeter große Anlage! Eine weitere Hervorhebung verdient die Nenngröße Z. Längst hat sich die Minispur, deren Schienenabstand geringer ist als der Durchmesser einer Zigarette, vom Exot zur handhabbaren Modellbaugröße gemausert. Die ausgestellten Anlagen in dieser Nenngröße überzeugten durch feinste Anlagendetaillierung und hohe Funktionssicherheit. Zu dieser Überzeugung leistete der Spur-Z-Club International mit einer Vielzahl attraktiver Kleinstanlagen einen entscheidenden Beitrag.

Für die Hersteller war diese Ausstellung ein wichtiger Schritt zum Einstieg in das Weihnachtsgeschäft und zur Vorstellung der letzten Neuheiten aus dem Pro-



Eisenbahnfreunde Lippe, Jugendgruppe. Z-Anlage nach Motiven einer Trajekteinrichtung mit funktionsfähiger Fähr-Verladeeinrichtung. Sonderpreis des BDEF



Herrmann Teichmann aus Marburg hat ein Herz für Piko: Rohling eines Rades aus dem Umrüstsatz für die sächsische Variante der BR 38 von Piko. Fotos: KLAWIAN

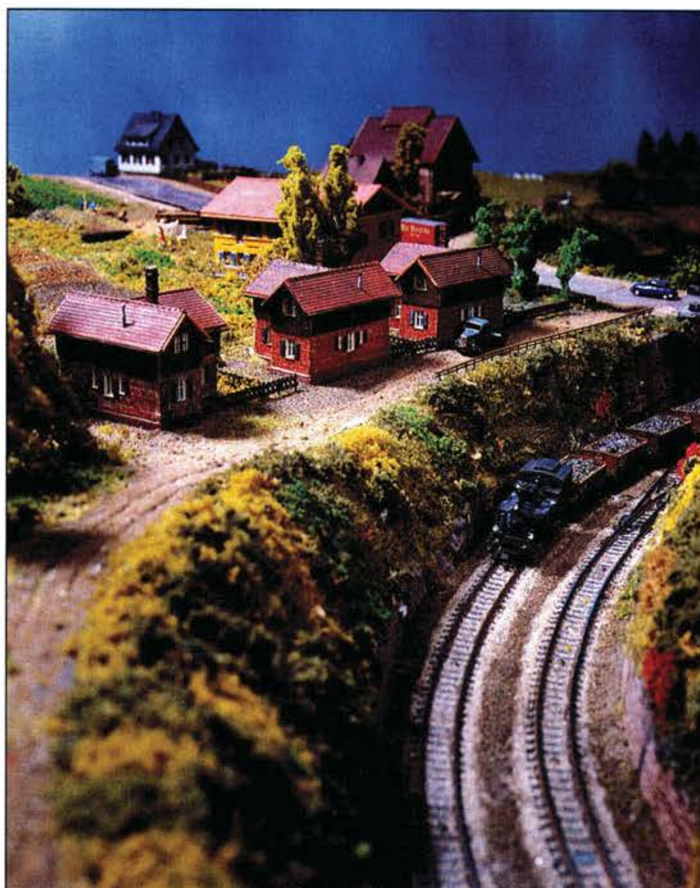
duktionsprogramm 1992. Die Überraschungen an den Ständen hielten sich somit in Grenzen: Arnold wartete mit einer BR 143 im Kölner S-Bahn-Look auf, Märklin mit dem Modell der schweizerischen 460 im 3-Leiter-Wechselstromsystem und Roco mit dem bereits angekündigten H0-Modell der BR 143 aus dem LEW Hennigsdorf. Erfreulich auch die Präsentation der Piko GmbH aus Sonneberg. Nach dem von uns im vergangenen Jahr kritisierten Versteckspiel in einer unbeachteten Hallenecke scheint man sich in Sonneberg auf die Pfunde (sprich: Modelle) besonnen zu haben, mit denen sich gut wuchern läßt.

Pokalvergabe

Zwei Organisationen hatten die Auszeichnung der besten Clubanlagen mit Pokalen angekündigt: Der BDEF und die Leitung der KölnMesse. Beide Auszeichner vergaben ihre Preise in einer kleinen Feierstunde, zu der sich auch die Bundesministerin für Frauen und Jugend, Dr. Angela Merkel, eingefunden hatte. Daß die Auswahl den Juroren nicht leicht gefallen war, erwähnten wir bereits. Daß sich aber auf den Auszeichnungslisten beider Veranstalter im wesentlichen die gleichen Clubnamen wiederfanden, war schon überraschend und kann sicher als überzeugender Beweis der Pokalwürdigkeit gewertet werden.

Wo die internationale Ausstellung für Modelleisenbahn und -zubehör im nächsten Jahr ihre Pforten öffnen wird, scheint noch nicht endgültig entschieden. Wenn aber, wie zu vernehmen war, Stuttgart den Zuschlag erhält, werden es die wackeren Schwaben schwer haben, die Maßstäbe dieser Messe zu überbieten.

Georg Kerber



Modellbahnfreunde Bexbach e. V. N-Anlage nach Motiven aus dem Saarland. 1. Preis des BDEF, 3. Preis der Leitung der KölnMesse.

Ausgezeichnete Modelleisenbahn-Anlagen

Preise des BDEF:

1. Platz: Modellbahnfreunde Bexbach e. V.,
2. Platz: Modelleisenbahn-Freunde Köln e. V.,
3. Platz: Freunde der Eisenbahn Burscheid und Eisenbahn-Club Aschersleben

Preise der KölnMesse:

1. Platz: Modelleisenbahn-Freunde Köln e. V.,
2. Platz: Freunde der Eisenbahn Burscheid,
3. Platz: Modellbahnfreunde Bexbach e. V.,

Publikumspreis: Modellbahn-Club Gelenau e. V.
Sonderpreis: Jugendanlage Eisenbahnfreunde Lippe.



Das „non plus ultra" der Kölner Modellbahnausstellung: H0-Modell der Tenderlokomotive BR 93 von der Modellbahnschmiede Reitz auf Basis eines Roco-Modells mit Kipplagerfahrwerk von Teichmann. Modelleisenbahn vom Feinsten!

Museumsbahner gehen eigene Wege

Die am 31. Okt./1. Nov. 1992 in Bad Emstal (bei Kassel) abgehaltene Tagung des BDEF-Arbeitskreises (AK) Museumsbahn wird in die Geschichte des BDEF eingehen. Auf dieser Sitzung zeigte sich, daß eine erdrückende Mehrheit der im BDEF vertretenen Museumsbahnen eine neue Interessenvertretung wünscht. Im Rahmen dieser Tagung, an der vom Bundesvorstand des BDEF der Museumsbahn-Ressortleiter und Stellvertretende Vorsitzende Wolfgang Ebel sowie Schatzmeister Peter J. Müller teilnahmen, berichteten einige Vereine von zwei vorangegangenen Treffen im DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, in deren Verlauf Konzeption, Aufbau und Organisation eines neuen, deutschen Museumsbahn-Verbands „Verband deutscher Museums- und Touristikbahnen (VDMT)" diskutiert und vorbereitet worden waren. Die Diskussion zeigte, daß die Museumsbahn-Vereine ihre Interessen im vorwiegend auf Modellbahn-Vereine orientierten BDEF nicht ausreichend vertreten sehen. Im Gegensatz zu den Modellbahn-Clubs, spielen bei den Museums- und Touristik-Bahnen auch wirtschaftliche Interessen und eine effiziente Vertretung gegenüber Bahnverwaltungen, Behörden und Industrie eine wichtige Rolle. Die rund 100 deutschen Museumsbahnvereine erwirtschaften einen jährlichen Umsatz von rund 30 Mio Mark. Über eine Mio Fahrgäste wurden im vergangenen Jahr von den Museums- und Touristikbahnen in Deutschland befördert. Die Vertreter des BDEF-Vorstands konnten darüber hinaus in den Augen der meisten Vereinsvertreter auf der Tagung keine stichhaltigen Argumente gegen die Gründung einer eigenen Museumsbahn-Interessenvertretung anbringen.

Eine meinungsbildende Umfrage bei den auf dieser Ak-Tagung vertretenen Bahnen ergab eine überwältigende Mehrheit, die sich in einem neuen Verband besser aufgehoben sieht. Lediglich zwei Vereine sahen im BDEF die größeren Vorteile. Der geplante VDMT sieht sich dabei jedoch nicht als „Gegenverband" zum BDEF. Vielmehr ist eine freundschaftliche Zusammenarbeit mit dem Bundesverband eindeutig vorgesehen. Auch einige Vereine machten klar, daß sie nach einem Beitritt zum VDMT derzeit nicht aus dem BDEF austreten werden, da es in diesen Vereinen neben dem Museumsbereich auch Modellbahn- oder Eisenbahnfreunde-Gruppen gibt.

BDEF-Ressortleiter Wolfgang Ebel sieht keine größeren Gefahren durch eine mögliche Austrittswelle der Museumsbahnvereine aus dem BDEF: „Eine nachhaltigere Interessenvertretung -- vor allem bei den Bahnverwaltungen -- ist für die Vereine wichtig, die viel mit DB, DR und den anderen Bahnen zu tun haben. Vereine, die lediglich einen B-Kuppler im Schuppen zu stehen haben, sind davon nicht betroffen." Dennoch zeigten auch solche Vereine klare Tendenzen, dem VDMT beizutreten. Auch Ulrich Sethe, Vorsitzender des BDEF, sieht die Tendenz der Museumsbahner zu einem neuen Verband für den BDEF unproblematisch. Anläßlich der erstmals abgehaltenen Regionaltagung Ost am 31. Okt. 1992 im Raw Berlin-Schöneweide sowie bei anderen Regionaltagungen in den alten Bundesländern im Oktober äußerte er: „Es wird – wenn überhaupt – nur eine ganz geringe Zahl von Museumsbahnvereinen aus dem BDEF austreten. Und wenn diese Vereine glauben, in einem anderen Verband besser aufgehoben zu sein, kann ich nur sagen: ‚Reisende soll man ziehen lassen.'"

Für den BDEF könnte allerdings eine Austrittswelle der Museumsbahn-Vereine fatale Folgen haben. Da diese Vereine meist über große Mitgliederzahlen verfügen, stellen sie trotz ihrer geringen Vereinszahl (70) im BDEF-Etat, der jährlich über 100 000 Mark liegt, einen wichtigen Faktor dar: Die Museumsbahner erbringern rund ein Drittel des aktuellen jährlichen BDEF-Etats. Ein Ausbleiben dieser Beiträge durch Austritt der Vereine würde beim BDEF kräftige Beitragserhöhungen für die verbleibenden Vereine in greifbare Nähe rücken.

Zur Gründungsversammlung des VDMT, die am 27. Feb. 1993 im DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen stattfindet, werden alle deutschen Museums-, Touristik-, Feld- und Straßenbahnvereine eingeladen. Folgende Themenbereiche will der neue Verband vorrangig bearbeiten:

- Vereinsorganisatorische Fragen
- Betriebsorganisatorische Fragen (z. B. Pacht oder Übernahme von Strecken)
- Technische Fragen (z. B. Fahrzeug- und Gleisunterhaltung)
- Touristische Fragen (z. B. Zusammenarbeit mit Gastronomie und Hotellerie
- Kulturelle Fragen (z. B. Denkmalschutz)
- Finanzielle Fragen (z. B. Subventionen)

Darüber hinaus übernimmt der neue Verband, dem Vereine, Eisenbahn-Museen, BSW-Gruppen und Pflegekollektive, eisenbahndenkmalpflegerische Vereinigungen sowie auch Einzelmitglieder (Sammler) beitreten können, die organisatorischen Aufgaben der Mitgliederbetreuung und ihrer Interessenvertretung gegenüber Bahngesellschaften, Industrie, Behörden und Institutionen. Ganz gezielt sollen auch Museumsbahn-Vereine aus den neuen Bundesländern angesprochen werden, die bisher nur in geringer Zahl dem BDEF beigetreten sind.

Eine wichtige Rolle in den Überlegungen zur Verbandsgründung spielte auch eine Interessenvertretung auf europäischer Ebene. Da im europäischen Eisenbahnfreunde-Dachverband MOROP keine spezielle Interessenvertretung der Museumsbahnen vorhanden ist, will der VDMT eng mit dem europäischen Museumsverband FEMT (Förderation der europäischen Museums- und Touristik-Bahnen) zusammenarbeiten.

Neben der Dikussion um einen neuen Verband stand aber auch Sacharbeit bei der Museumsbahntagung im Bad Emstal an. Am Sonntagmorgen tagten drei Arbeitsgruppen, die ihre Diskussionsergebnisse anschließend dem Plenum vortrugen. Von besonderem Interesse dabei waren die Überlegungen der „AG Museumsbahn-Konzepte", die einen vierstufigen Plan zur engeren Kooperation mit denkmalpflegerischen Institutionen vorschlugen.

Bernd Dohrmann

PC vorhanden? –
Dann fahren Sie doch DIGITAL!

... und hiermit fahren Sie preiswert!!
mit KEY_CONTROL V1.0

Fahrgerät mit 2 Keyboards als Softwarelösung für PC

Sie benötigen nur noch eine 'Central Unit' plus 'Interface', einen 16-V-Wechselstromtrafo, eine Digital-Lok und natürlich Ihren PC.

---------- Gleiche Funktionen wie Original (mit 1 Zusatzfunkt.)
-------- Garantiert sofort anschließbar und betriebsbereit
----- Ersetzt zwei Keyboards! ... und 1 Fahrgerät
--- Geringere Kosten! – weniger Einzelgeräte – mehr Platz!



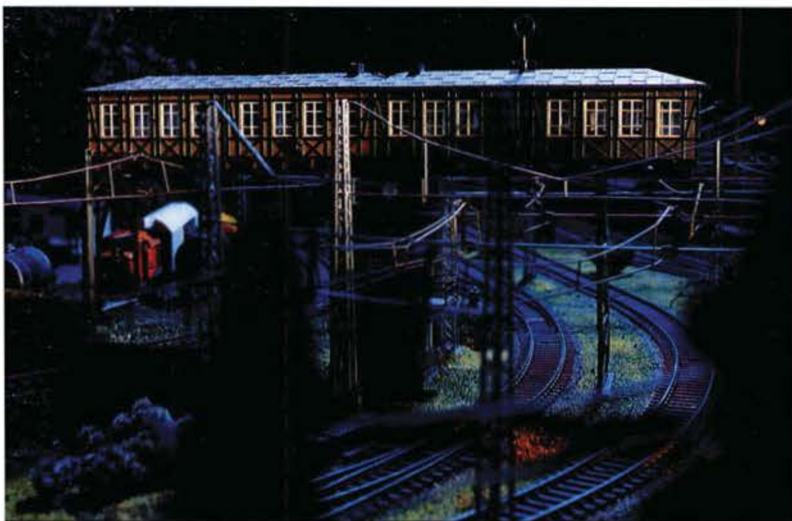
Lieferumfang: Diskette mit Key_Control V1.0 für PC einschl. serielles Anschlußkabel, sofort verwendbar

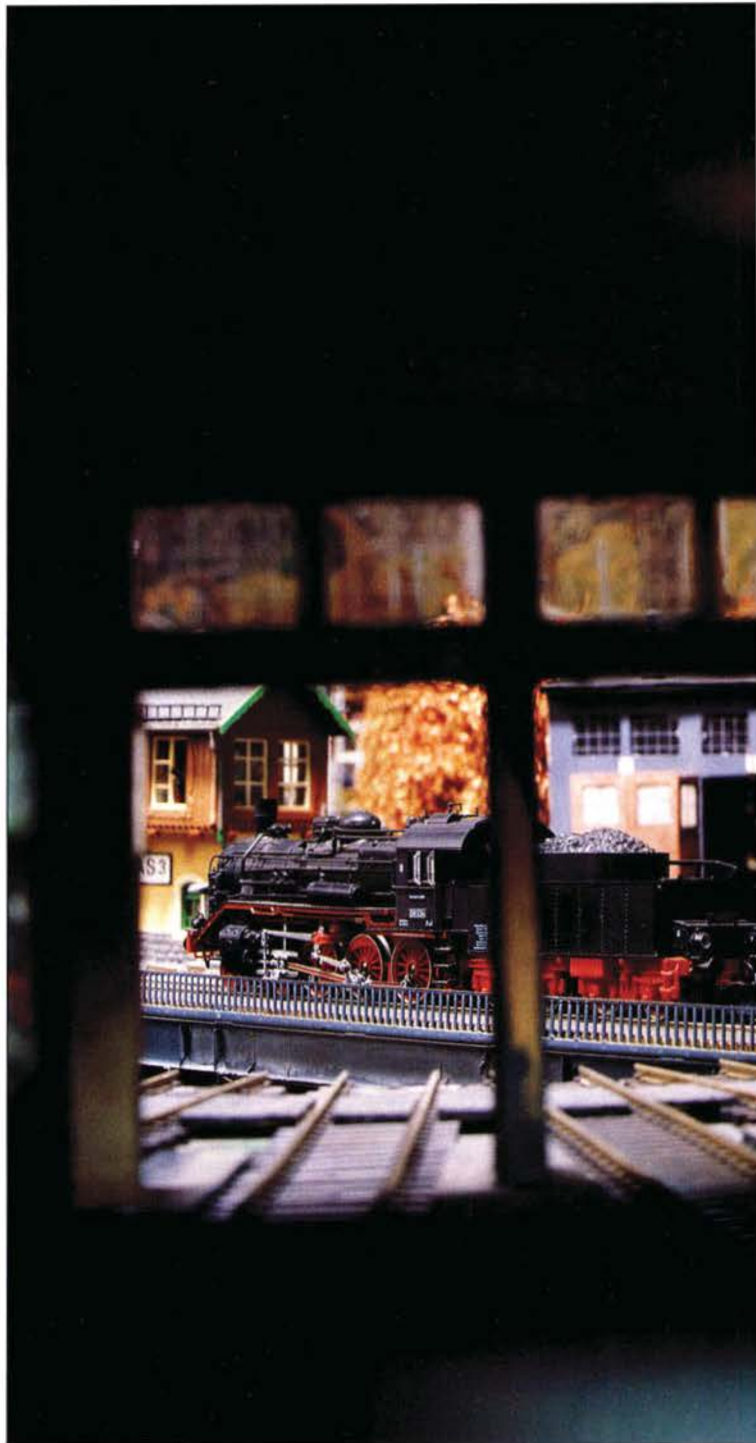
Einführungspreis nur DM 79,– ab 1. Jan. '93 DM 99,–

Händleranfragen willkommen!!

ST. KÜPPER Software
Nordendstraße 11
8080 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/15928 · Fax 20761







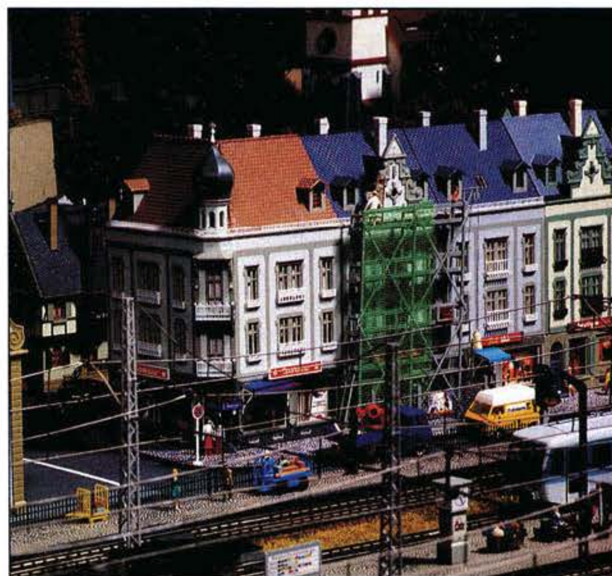
Pücklers

Am Rande des Branitzer Parks bei Cottbus steht eine altehrwürdige Schmiede. Sie gehörte einst zum Besitz des Fürsten Pückler, des Schlemmereis-Fürsten. Längst stehen die Blasebälge still, ist das Schmiedefeuer erloschen. Doch drei Meter höher rollen täglich Dutzende von Zügen über eine Modellbahnanlage – über Pücklers Schmiede.

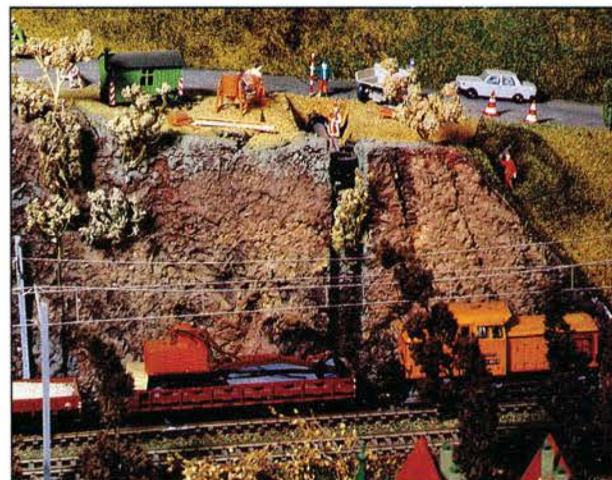
Als 1986 dem 39jährigen Lehrausbilder Wolfgang Wisheit angeboten wurde, die alte Schmiede im Branitzer Park auszubauen, schlug dieser die Hände über dem Kopf zusammen. Obwohl selbst ein erfahrener "Bauhase", erschien ihm das Vorhaben gewaltig, war doch das fast 200 Jahre alte Bauwerk stark vernachlässigt und in seiner Bausubstanz völlig verlottert. Doch Fleiß, Können und zwei handwerklich begabte Söhne verhalfen in den nachfolgenden drei Jahren dem Bauwerk nicht nur äußerlich zu einem schmucken Aussehen, sondern schufen auch im Inneren eine Perle der Wohnkultur. Und bevor noch der erste Ziegelstein angefaßt wurde, stand fest: Der Raum über der Schmiede wird ausgebaut; zu einem herrlich-großen Modellbahn-Anlagenzimmer.



Das Tagwerk der 38 262 von Piko beginnt auf der Drehscheibe des Bahnbetriebswerkes, ein Fleischmann-Erzeugnis, das dem Pilz-Gleis angepaßt wurde. Der Schuppen aus Auhagen-Bausätzen bietet neben den Gützold-Lokomotiven der BR 86 und 228 auch einigen Fleischmann -Maschinen Unterkunft.



Die Häuser der Bahnhofstraße standen einst bei Faller in der Schillerstraße und wurden behutsam mit Patina versehen. Die Fahrleitung wirkt aus dieser Perspektive etwas überdimensioniert. Dafür ist sie von hoher Funktionssicherheit, was dem Fleischmann-614 nichts nützt, da er bekanntlich ein Dieseltriebzug ist.



Überzeugende Integration von Modellen ehemaliger DDR-Hersteller: Der Bauzug, bestehend aus BR 346 (ex. DR 106) von Gützold und Rungenwagen von Piko (mit Weimar-Lader von s. e. s.) posiert vor einer Baustelle mit Auhagen-Teilen und dem im Stau stehenden 353er Wartburg von Plasticart.

Schmiede

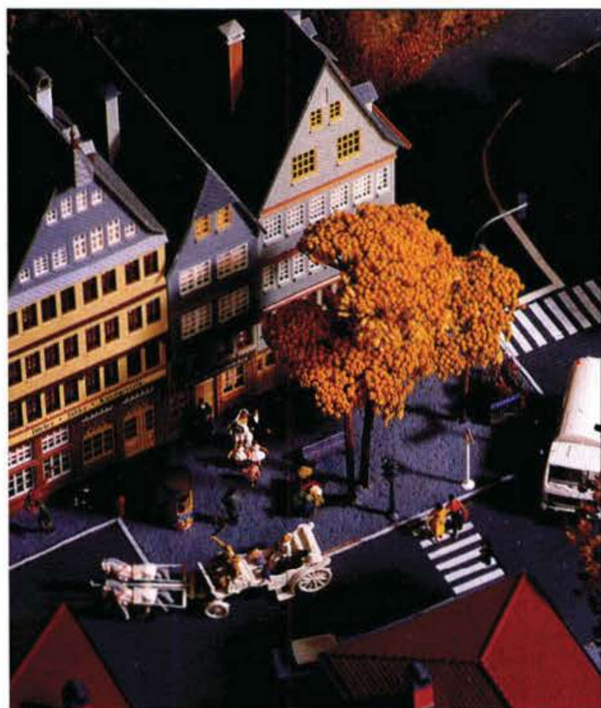
Bautechnische Grundlagen

Über den Unterbau der 7 Meter mal 3,50 Meter großen Anlage brauchte man sich nur einmal zu unterhalten. Sohn Uwe (27), gelernter Tischler und Ausbauspezialist, hatte die Konstruktion von Anfang an im Griff. Und da er selbst Modelleisenbahner ist, wußte er nicht nur der Anlage ein verwindungsfreies Gerüst zu geben, sondern er plante an den unzugänglichen Streckenabschnitten auch geschickt angebrachte Geländeklappen ein. "An jede Stelle der Gleisanlage zu jeder Zeit ohne großen Aufwand herankommen", lautet seine Devise.

Der Gleisbau – 280 m Pilzgleis und 50 Weicheneinheiten der gleichen Firma – forderte dann den Meister auf den Plan. "Das Verlegen der Gleise und deren Einschotterung war ja noch mit Routine zu bewältigen. Wozu ist man schließlich Baufachmann", kommentiert Wolfgang Wisheit in unverfälschtem Lausitzer Dialekt, "aber beim Verlegen der Fahrleitung wurde das Hemde knapp..." Über 1500 Lötungen mußten - oft in krampfauslösenden Stellungen - angebracht werden, denn die gesamte Gleisanlage sollte mit einer funktionsfähigen Fahrleitung überspannt werden. Daß dann noch einige Neben- und Abstellgleise nicht überspannt wurden, tut der realitätsnahen Gestaltung der Anlage nur gut. Die ausschließlich verwendeten Pilz-Weichen haben die an sie gestellten Erwartungen stets erfüllt. Für die dazugehörigen Weichenantriebe bricht der Anlagenbauer eine Lanze: "Fehlende Endabschaltungen und schwache Umstelleistungen haben uns nie gestört. Man muß nur genau bauen und mit Köpfchen elektrisch steuern".

Das ist nun wiederum das Metier von Sohn Andreas. Der 23jährige Installateur ist Elektronikspezialist und Spur-Z-Liebhaber. Zur zentralen Stromversorgung der Anlage wurde speziell ein Hochleistungs-Trafo gewickelt, der eine elektronisch gesiebte und stabilisierte Gleichspannung zwischen 12 und

Ein Blick über die Lokbehandlungsanlage des Bw zeigt die harmonische Kombination der Produkte verschiedener Hersteller: Gebäude von Auhagen, Drehscheibe von Fleischmann und Besandungsanlage von Faller. Nur der Rettungshubschrauber von Roco eignet sich nicht so recht zur Mastmontage.



In gleicher Zeile mit den Faller-Häusern vom Straßenbild auf Seite 41 stehen diese überarbeiteten Auhagen-Gebäude in der Bahnhofstraße. Auch dem Rathaus liegt ein Auhagen-Bausatz zugrunde. Die Bäume lieferte der herbstliche Branitzer Park.



Nicht nur aus der Schachtel gebaut: Die Auhagen-Häuser der frühen 70er Jahre wurden mit Sockeln versehen, damit sie größer erscheine. Szenen wie die mit dem Storchennest und dem Vogelkot auf dem Dach finden sich allenthalben auf der Branitzer Modellbahnanlage.



20 Volt abgibt. "Der Gesamtstrom ist mit 10 Ampere abgesichert, könnte aber ohne Bedenken noch höher eingestellt werden". Die Anlage ist in 25 Block- und Gleisabschnitte unterteilt, die in Z-Schaltung der zentralen Stromversorgung zugeschaltet werden können. Die Regelung der einzelnen Triebfahrzeuge erfolgt elektronisch vom Stellpult aus oder mit Hilfe selbstgebauter Walk-arround-Regler.



Weidenblättriger Spierstrauch

Auffällig für die Anlage ist die verbreitete Verwendung altbekannter Bausätze aus vergangenen Tagen. Das ist nicht nur der Notsituation in der ehemaligen DDR geschuldet, sondern ist auch eine Grundhaltung des Anlagenbauers. "Kein Baustoff läßt sich besser den individuellen Gestaltungswünschen anpassen und überzeugender altern als die Pappe der frühen Auhagen-Bausätze. Wenn man nicht stur aus der Schachtel heraus baut, sondern kreativ verfeinert, lassen die fertigen Gebäude jedes Plastehäuschen hinter sich zurück." Und daß der Baufachmann nie Berührungsängste hatte, beweist die natürliche Anlagenharmonie von Häusermodellen altbundesdeutscher Hersteller neben den besagten Auhagen-Häuschen. "Ich bewege mich stellenweise bewußt am Rande des guten Geschmacks", lächelt Wolfgang Wisheit verschmitzt und zeigt auf den bunt blinkenden Aussichtsturm, die wackelnde Drahtseilbahn und die flügeldrehende Windmühle. "Wenn es aber mir und meinen Gästen gefällt, will ich auch gar nicht d'rüber nachdenken." – Braucht er auch nicht, der Wolfgang Wisheit! Mit der gekonnten Verwendung natürlicher Sträucher und Gräser, wie dem weidenblättrigen Spierstrauch aus dem benachbarten Park, beweisen die Anlagengestalter überaus guten Geschmack und ein natürliches Gefühl für Harmonie.

Georg Kerber

Auch in der Nachtstimmung ist die Anlage schön. Das Reiterstellwerk wurde aus zwei Faller-Bausätzen gebaut und mit einer Inneneinrichtung versehen. Während die Fleischmann-221 auf ihre Ausfahrt wartet, ist vom ausfahrenden D-Zug nur noch der letzte beleuchtete Piko-Rekowagen zu sehen.

Fotos: KLAWIAN

Endlich gibt es in der Spur I etwas wirklich Neues: Feldbahn-Präzisions-Modelle aus Messing in 1:32. Auf eigenem Schienenprogramm (Vorbild 600 mm, in 1:32 18,75 mm) laufen die Dampf- und Diesellokomotiven der Firma COMPLEX-Präzisionsmodelle GmbH Hamburg. Außerdem gibt es eine Vielzahl von Wagentypen, die bereits zum Start dieser Neuerung erhältlich sind. COMPLEX stellte erstmals in Köln aus. Wir berichten demnächst ausführlicher.



Die schöne Alte

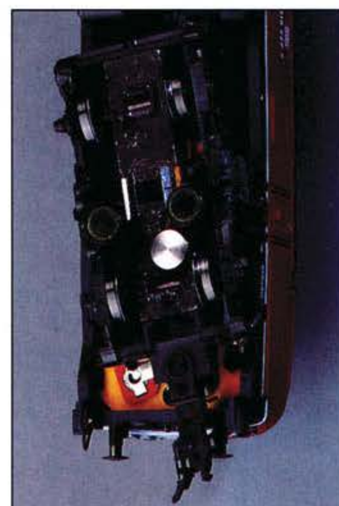
Roco bringt ein weiteres Modell der Museumsedition auf den Markt: die Museumslokomotive E 18 08 der DB. Das Vorbild des historischen Modells wurde von der BSW-Arbeitsgruppe des Bw München restauriert. Um den heutigen Einsatzbedingungen zu entsprechen, waren Kompromisse gegenüber der Originalausstattung der 30er Jahre notwendig. So sind auch beim Modell die SBS-39-Stromabnehmer mit einer Nachbildung der Dossler-Wippe (DBS 54) und eine Indusi zu entdecken. Neu ist die Kurzkupplung mit Kinematik.



FLEISCHMANN

Saubermann

Zwei Motoren hat die 218[2] der DB: Einen zum Fahrzeugantrieb und einen, der die Schienenreiniger rotieren läßt. Diese bestehen aus zwei Kunststofftellern, die mit einer Filzauflage versehen sind. Die gute Polierwirkung, läßt leider viel zu schnell nach. Schon nach wenigen Putzfahrten sind die Filzflächen verschmiert. Wenige Male lassen sich die Filze mit chemischen Renigungsmitteln "auswaschen", dann sind sie verschlissen. Das beiliegende Paar Ersatzschleifteller wird bald benötigt. Die detaillierte Reinigungslok fällt auf einer Modellbahnanlage kaum auf: Sie ist so leistungsstark, daß sie trotz der rotierenden Schleifteller einen längeren Zug ziehen kann.







NWE-Wagen 900-483

Ein 1926 für die Nordhausen-Werningeroder Eisenbahn gebauter Reisezugwagen enthält das H0m-Fahrzeugprogramm der Eisenacher Firma. Der optische Eindruck des Wagens ist gut. Nicht exakt ist jedoch die Beschriftung: Zum angegebenen Revisionsdatum (7/87) präsentierte sich der Wagen mit einem neuen Wagenkasten, den er bereits im April 1985 erhielt und somit nicht mit dem Modell übereinstimmt. Obwohl der NWE-Personenwagen gut fährt, entsprechen sowohl Befestigung als auch Schwenkbereich des Drehgestells nicht den Erwartungen. Dennoch wird mit diesem Wagen das Sortiment an Harzbahnfahrzeugen bereichert.

wdm







DB-Eilzugwagen

Der neue BTTB-Zeuke-Katalog lädt zum Blättern ein: Auf der Suche nach Neuheiten wird man erst auf den letzten Seiten informiert. Für das kommende Jahr werden drei Güterwagen angekündigt. Dies sind ein Arbeitswagen für Bahndiensttransporte der Gattung X und die offenen Güterwagen in Verbandsbauart mit und ohne Bremserhaus. Besonders spannend wird das Warten auf die angekündigte Ellok: die E 44 der DRG. Unter den Neuheiten, die auf dem Titelbild skizziert wurden, ist die 143er der DR nirgends zu entdecken. Ob sie 1993 kommt? Im Bild sind die DB-Eilzugwagen BC4i-31 und Pw4i-32 zu sehen.

Fotos: KLAWIAN

ARNOLD

Epoche II-Wagen

In limitierter Auflage stellt Arnolds Modellbahnhändlerclub (Club 2000) das Reichsbahn-Wagenset „Sandoz" vor. Es enthält einen Kesselwagen und einen gedeckten Güterwagen der Gattung G10. Letzter hat eine Länge von 120 mm und diente beim Vorbild als Kühlwagen. Der genietete Kesselwagen wurde speziell für schwere Flüssigkeiten wie Petroleum oder Öle eingesetzt. Beide Fahrzeuge sind der Epoche II zuzuordnen und wurden konkreten Vorbildern des schweizerisch-deutschen Chemiekonzerns nachgebildet. Die N-Fahrzeuge zeichnen sich durch ihre Laufruhe und Leichtgängigkeit aus.



Containerwagen

Dieter Panhans und Helge Langer produzieren den Container-Tragwagen Sggmrs 715 in Kleinserie. Das H0-Fahrzeug mit drei Drehgestellen kann wahlweise mit DR- oder DB-Beschriftung bestellt werden. Detailtreue, Kurzkupplungskinematik und abklappbare Arretierhaken sind Kennzeichen des 500,- Mark teuren Modells. Bezugsquelle: Eisenbahn-Modellbau, D. Panhans, Markomanenstraße 65, O-1185 Berlin-Altglienicke.



WEINERT MODELLBAU

Dampfwalze

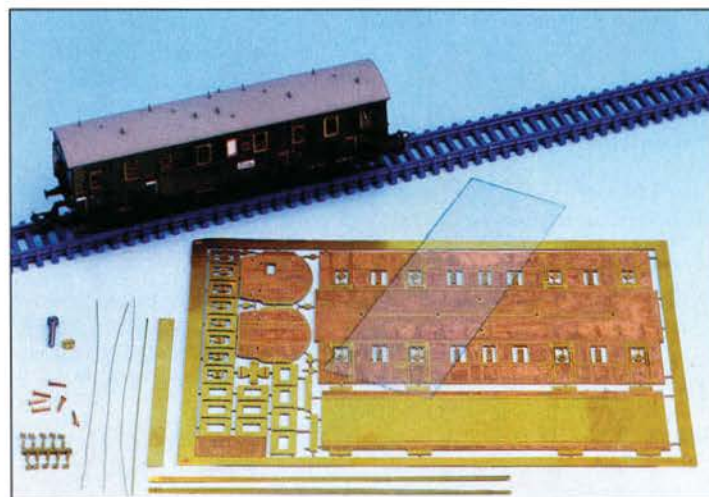
Handwerkliches Geschick und modellbauerische Erfahrung sind nötig, um diesen filigranen Bausatz einer Dampfwalze zusammensetzen zu können. Die Walze der Bauart Henschel ist im Maßstab 1:87 nachgebildet und besteht aus vielen Weißmetall und Messingfeingußteilen. Auch die Speichenräder sind aus Messingguß. Im gleichen Maßstab bietet Weinert Bausätze eines Henschel LKW 36W3 mit Käsbohrer Kofferaufbau und dazu passend einen dreiachsigen Anhänger an.



Schwaetzer TT

4.-Klasse Wagen

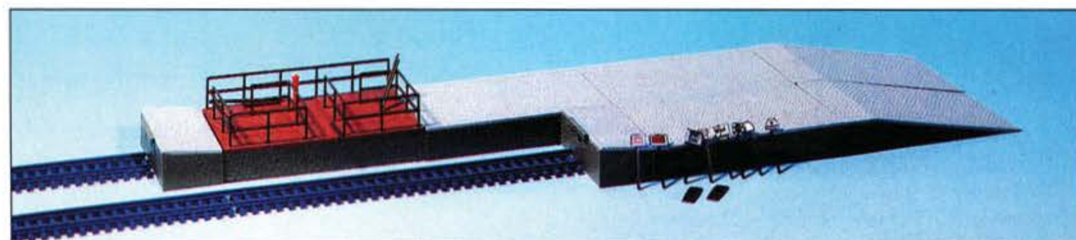
Schwaetzer TT vertreibt exklusiv Bausätze von Heede TT aus Aschersleben. Der CD 21-Bausatz enthält alle Teile, die zum Umbau eines dreiachsigen Abteilwagen von BTTB-Zeuke benötigt werden. Die ausführliche Bauanleitung gibt die notwendigen Informationen, um erfolgreich umzubauen. Der Bausatz ist für etwa 50,- Mark (ohne Porto und Verpackung) bei Schwaetzer TT, Auf dem Ruhbühl 147, W-7997 Immenstaad zu haben.



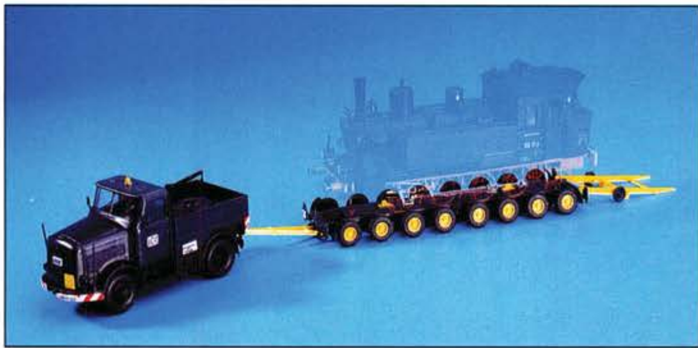
Auhagen

Rampen mit System

Sowohl für H0 als auch für TT hat Auhagen jeweils einen Rampenbausatz parat. Die in Auhagen-Manier gestalteten Rampenteile können baukastenartig angeordnet werden. Es lassen sich Kopf- oder Seitenrampen, Auffahrrampen für Fahrzeuge oder Viehverladerampen zusammenstellen. Die schlichte Konstruktion gestattet es besonders Anfängern und Kindern, schnell zum fertigen Modell zu gelangen. Die TT-Rampe kostet etwa 25,60 Mark. Für die H0-Rampe ist ungefähr eine Mark mehr zu bezahlen.



Fotos: KLAWIAN



VOLLMER®

In Vino Veritas

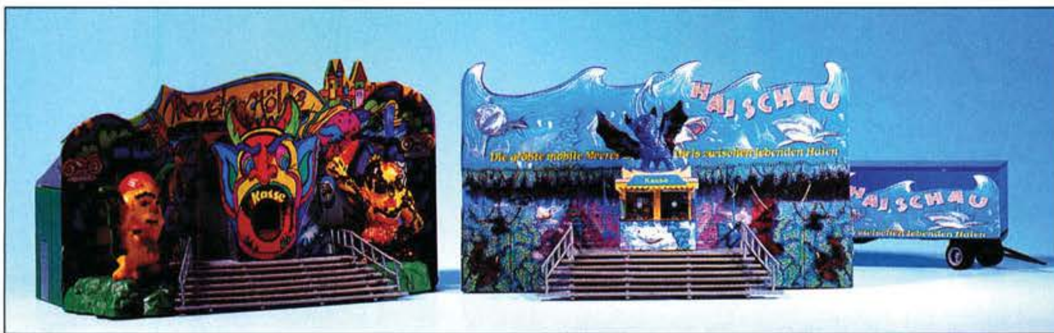
Vollmer lädt zur Weinseligkeit ein: Ein spätsommerliches Anlagenmotiv, angesiedelt in einer Rebstockplantage, kann mit dem Bausatz Winzerfest bereichert werden. Vieles, was zu einer Feier gehört, ist im Bausatz enthalten: Schankhaus, Terasse mit Pergola, Tische und Bänke. Weinfässer und Flaschen fehlen ebensowenig, wie das Modell einer nostalgischen Weinpresse. Zur Dekoration liegen Reklametafeln, Fahnen, Weinblattgirlanden und Tafelimitationen aus Papier bei, die teilweise betont einfach gehalten sind. Der H0-Bausatz hat eine Grundfläche von 160 x 142 mm und kostet etwa 34,50 Mark.



kibri

Culemeyer-Straßenroller

Ein reizvolles Straßenfahrzeug für Lokomotiven und Wagen bietet Kibri an: das H0-Modell eines Culemeyer-Straßenroller. Der Tiefladewagen trägt den Namen seines Entwicklers, Reichsbahn-Oberrat Johann Culemeyer. In kurzer Zeit ist das aus wenigen Teilen bestehende Modell zusammengesetzt.
Etwas länger dauert dagegen das Montieren der Kaelbele-Zugmaschine. Wen der Kunststoffcharakter des Modells stört, sollte die Oberfläche altern oder farblich behandeln. Die Nummernschilder, Anschriften und Gefahrenkennzeichnungen bestehen aus selbstklebendem Papier. Die Aufkleber sollten zugunsten eines soliderem Aussehen des Modells genauer vorgestanzt werden.



FALLER

Gruselkabinett

Weihnachtszeit – Jahrmarktszeit: „Aus aktuellem Anlaß" erweitert Faller das Kirmes-Programm um die Modelle Haifisch-Show und Gespensterbahn. Die Ähnlichkeit der Bausätze verrät das Variationstalent der Gütenbacher. Der Bausatz Haifischschau kann um einen MAN-Transporter erweitert werden und kostet etwa 29,50 Mark (LKW: etwa 27,- Mark). Für die Monsterhöhle muß man etwa 21,50 Mark bezahlen. Für den November waren weiterhin ein Karussel, Schaustellerbuden und die Imbißbude "Kartoffelmühle" angekündigt.

modellservice center süd

Lichtsignale

Den MSCS findet man im österreichischen Villach. Hier werden filigrane Lichtsignale der ÖBB in Kleinserie hergestellt. Das vierbegriffige Vorsignal (H0) ist neben 27 anderen im Fachhandel des Nachbarlandes für etwa 363,- Schillinge zu haben. In überarbeiteter Version ist das Mobasi-Anwendungshandbuch erschienen, daß Informationen zum Signalwesen der ÖBB, zu den MSCS-Signalen und zu spezieller Modellbahnelektronik aus eigener Fertigung bietet.



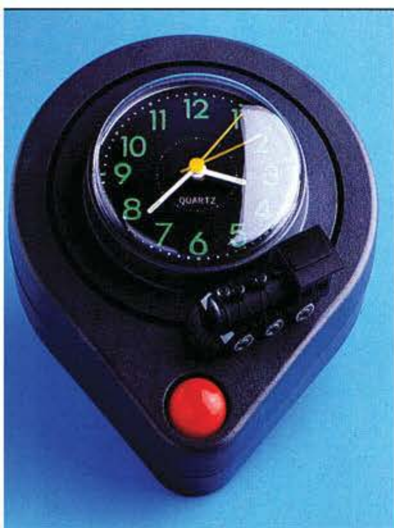
Fotos: KLAWIAN

POLA

Nordlichter

Giebelhäuser, Kanäle, Zugbrücken und Kähne sind typisch für die Küstenstädte Mitteleuropas. Polas Palette von Modellgebäuden im nordischen Stil wird zunehmend abwechslungsreicher. Die gealterten Bausätze gibt es vorwiegend für die Nenngröße H0, bedeutend weniger sind für N-Bahnen zu haben. Reizvoll sind die Fenster und Türen, die bei vielen Bausätzen beweglich sind. Wer ein Herz für Funktionsmodelle hat, wird sicher einen Weg finden, um die Klappbrücke fernzusteuern oder den (nicht schwimmfähigen) Kahn unsichtbar angetrieben einen Fluß hinaufschippern zu lassen. Wenn Sie soetwas schon gebaut oder geplant haben und Sie Ihre Erfahrungen weitergeben möchten, schreiben Sie uns!

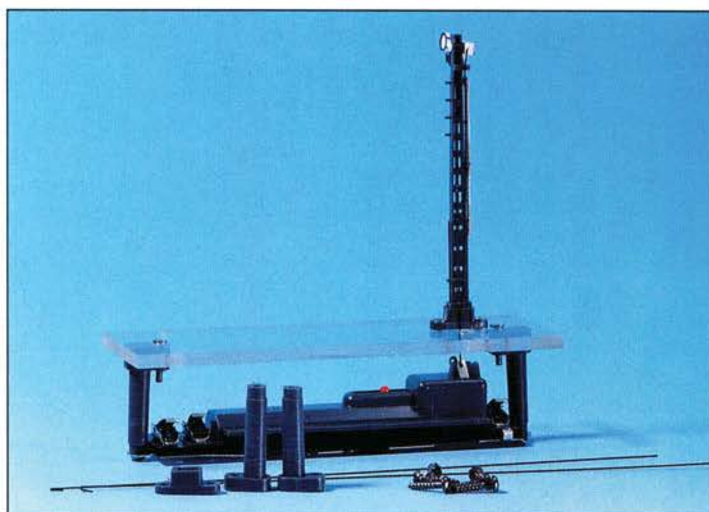




»SIBA«
MODELLE

Unterflurantrieb

Siba-Signale für die Spuren H0 und TT haben den gleichen Antrieb, der auch als Signalfuß dient. Um den Antrieb unter die Anlagenoberfläche verbannen zu können, wird ein Unterfluradapter angeboten. Ein Umbausatz besteht aus Distanzstücken, verlängertem Stelldraht, verkleinertem Signalfuß und Schrauben. Mit wenigen Handgriffen wird der Adapter unter der Anlage montiert. Der optische Eindruck der Signale wird so wesentlich verbessert.



Weck-Bahn

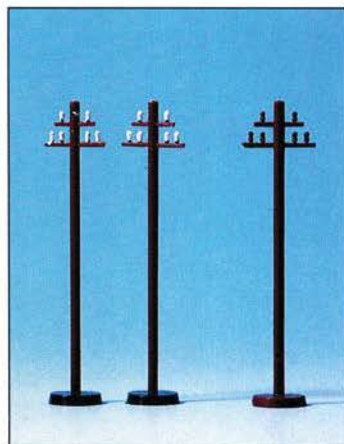
Zeigeruhren mit elektronischem Werk und Weckeinrichtung sind nichts besonderes. Ungewöhnlich ist aber, wenn anstatt eines Pieptones das Bimmeln und die Auspuffschläge zum Erwachen blasen. Dazu fährt noch eine stilisierte Dampflok ums Zifferblatt. Bezugsquelle: Patricia Versand GmbH, Postfach 3252, W-6120 Michelstadt/Odenwald.



MARILET

Gleisrotte

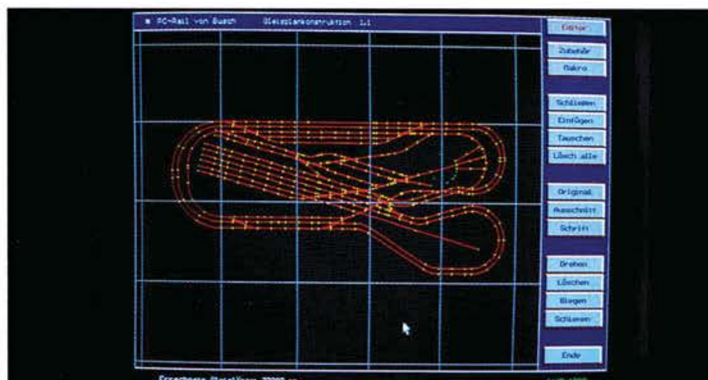
Kaum hat die Mannheimer Firma ihr Debüt gegeben, schon kommen dank einer ausgeklügelten Baukastentechnik neue Figuren ins Sortiment. Zwei Körper und zahlreiche Kopfvarianten bilden den Grundstock für eine Schienenträgerfigur. Die Gleisbaurotte (Maßstab 1:22,5) trägt ein Stück Gleis. Die bemalten Figuren bestehen aus Zinnblei und können wahlweise mit einer Fußplatte oder 20 mm langen Zapfen (für Bohrungen mit einem Durchmesser von 4,2 mm) bestellt werden. Bezugsquelle: Marilet, Am Rheinauer See 85, W-6800 Mannheim 81.



s.e.s

Masten

Neue Telefonleitungen braucht das Land. Diese werden meist als Erdkabel verlegt. Freileitungen verschwinden immer mehr. Auf Modellbahnen haben sie dennoch ihren Reiz, besonders wenn das Anlagenthema in einer frühen Epoche liegt. Die Berliner Elektronik- und Modellfahrzeugfirma fertigt einfache Masten wie sie beim Vorbild anzutreffen sind. Sie werden einzeln und im preisgünstigen 50er-Pack über den Einzelhandel vertrieben.



Fotos: KLAWIAN



Profi-Planung

In kurzer Zeit und ohne großen Einarbeitungsaufwand entstehen mit dieser Software präzise Gleispläne und komplette Stücklisten. Für elf Gleissysteme sowie für H0- und N-Zubehör sind alle notwendigen Daten lieferbar. Viele Funktionen wie das Schließen gegenüberliegender Gleisenden machen die Arbeit leicht. Technische Voraussetzungen: AT-kompatibler PC und mindestens 5 MB auf der Festplatte. Preise: Demo-Version: 29,50 Mark, Grundprogramm: 229,- Mark, je Gleissystem: 169,- Mark, Händlerversion gesondert verfügbar.

Gelände-Matte

Der Modelleisenbahnclub und Diorahmenbau Westerwald e.V. bietet ein Modellierkonzentrat zur Geländegestaltung und eine Geländematte an. Ein Beutel (10,- Mark) reicht bei einer Schicht von 10 mm für etwa 2 m² Gelände. Das Vlies (2 x 1 m) kostet ebenfalls 10,- Mark. Bezug: o.g. Verein oder A. Glöckner, Olbernhauer Str. 33, O-9345 Pockau.



Kurs Nürnberg

Kurz vor Toresschluß des Modelljahrgangs '92 laufen die Vorbereitungen zur 44. Internationalen Spielwarenmesse bei kleinen und großen Herstellern auf Hochtouren. Erste, bereits bekannt gewordene Sensation: Wiking steigt bei der 0-Spur (Maßstab 1:43) ein. Unsere Schwesterzeitschrift MODELL FAHRZEUG stellt den Erstling, eine Mercedes SK-Zugmaschine, in Wort und Bild vor.

B & S heißt ein neuer Anbieter, der sich auf „exklusive LKW-Modelle in 1:87" spezialisiert. Die Mercedes 1838 LS-Zugmaschine weist erstmals in H0 bewegliche Türen auf. Auch die Dachluke kann geöffnet werden. Das Kippfahrerhaus, inzwischen fast schon eine Selbstverständlichkeit, läßt den Blick auf eine detaillierte Motorattrappe zu. Für 25 Mark ist das Modell zu haben. Für die windschlüpfrige Vollverkleidung sind sechs Mark zu investieren.

ALBEDO bleibt auch bei der November-Auslieferung den bunt bedruckten Werbeträgern treu. Besonders aufwendig, „mit Goldprägung" bedruckt, präsentiert sich das 36 Mark teure Zugpferd, der Renault AE 500 „Metaxa"-Sattelzug. Neu in der Kaffee-Abteilung ist der Volvo F12 „Jacobs Night & Day". Erfrischung verheißt der „Sprite"-Hängerzug, während der Mercedes L 311 Kastenwagen „Schade und Füllgrabe" in der Oldies-Ecke angesiedelt ist. Der gleichfalls angejahrte Scania 111 erscheint jetzt im „Carlsberg"-Dekor. Für „Brittany Ferries" ist ein Volvo F12 Sattelzug unterwegs. Auf diesen Typ setzt auch die Spedition „Schulze" aus Berlin-Mariendorf. Solide wie eine Taigatrommel wirkt dagegen der alte Volvo F89, der jetzt für „Sovitrans" reaktiviert wurde.



Winterdienst: Wiking sorgt in den Wintermonaten für sichere Straßen.



Bus-Generationen: Ikarus von s.e.s und MB von Wiking.

PREISER fertigt nicht nur Modellfiguren, sondern auch Automodelle im H0-Maßstab. Jetzt erschienen der Deutz D 62 06 Ackerschlepper in mehreren Versionen, der Mercedes 0 309 als Einsatzleitwagen, der nahezu baugleiche L 407 D als Truppwagen für Katastrophenschutz und THW, sowie der Mercedes 1625S/36 mit Jumboauflieger der Spedition „Schmidbauer KG." Die Mercedes-Vorbilder LK 911 B und L 328/36 sind nato-oliv zur Bundeswehr versetzt worden. Auch der Mercedes L 508 D-Kastenwagen wurde bei den Landesverteidigern aufgenommen .

KEHI ist der Produktname für neue H0-Modelle aus Eisenach. In Form von Weißmetall-Bausätzen offeriert Roland Kehr Fahrzeugtypen, die über Jahrzehnte aus dem Straßenbild zwischen Ostsee und Erzgebirge nicht wegzudenken waren. Neben den Russen-Lastern Ural und Krass sowie dem Tatra-Kipper T 148, gefallen die Framo/Barkas V 901-Lieferwagen und das Garant Löschfahrzeug. Bei entsprechendem Publikums-Interesse sollen die Mini-Kits auch als Fertigmodelle angeboten werden.



Dienstleistungen der 50er Jahre: Barkas und Garant von Kehi.



Limiterte Sonderserie: T&M wirbt mit einem s.e.s-W 50 für seine Produkte.

KIBRI zuständig für die „Langen in Halbnull", liefert derzeit drei Fahrzeug-Neuheiten aus. Fast 31 cm lang ist der Mercedes/Titan Schwerlastzug, der auf seinem Scheuerle Tiefbettauflieger einen Hochdruckbrenner befördert. Mit der Mercedes/Titan Vierachs-Universalzugmaschine und dem Mercedes 3850 A steht auch in H0 geballte Zugkraft zur Verfügung.

S.E.S legt als legitimer Nachlaßpfleger ehemaliger DDR-Miniaturmodelle die Ikarus-Busse aus dem Espewe-Programm wieder auf. Sowohl in Diensten der „Arbeiterversorgung" sowie auch als Stadtbus lassen sich die Oldies in Diorama und Anlage verwenden. Der „neue W 50" von S.E.S ist dagegen kein Remake, sondern ein neu entwickeltes Modell. Ganz aktuell ist die Einsatzversion des W 50 im unschuldigen Weiß der UN-Friedenstruppen. Wer die Bewerbung Berlins für Olympia 2000 unterstützen will, kann den Olympia-Trabi kaufen. Uwe Ruck

P.S.: Der MEB-Trabbi (15,– DM) und der MEB- und Auto – Der Straßenverkehr- W 50 (30,50 DM) können bei T&M Verlag GmbH, Frau Hartmann, Postfach 11001, O-1100 Berlin gegen Verrechnungsscheck bestellt werden.



MODELLBAUTREFF

Inh. Otto Schulte OHG · Elias-Eller-Str. 118 · 5600 Wuppertal 21 · Tel. 02 02/46 40 95 · Fax 02 02/46 40 59

Die Preiswalze rollt...

Herpa/Liliput z. B.
320511 E-Lok E10.1242, DB, Epoche III **119,99 DM**



HOTLINE: 02 02/46 40 95
Wir bestätigen Ihnen unsere Tiefstpreise für Ihr Wunschmodell sofort!

Viele Liliput-Auslaufmodelle am Lager!

LIMA H0: Auslaufmodelle: solange Vorrat

LM-206120	V-Lok V 280 DB Epoche IV	129,95 DM
LM-208115L	V-Lok V 188, DB, grün	99,00 DM
LM-208139	V-Lok V 270 DB	79,80 DM
LM-208140	V-Lok V 20 DB	69,00 DM
LM-208234L	V-Lok V 36, schwarz	89,00 DM
LM-208235	V-Lok 236 219.2 DB, rot, Kanzel	89,00 DM
LM-208236	V-Lok V 36.115 DB, schwarz, Kanzel	89,00 DM
LM-303530K	Großraumkühlwagen, Auslauf	12,50 DM
LM-303531K	Großraumkühlwagen, Auslauf	12,50 DM
LM-303532K	Großraumkühlwagen, Auslauf	12,50 DM
LM-303533K	Großraumkühlwagen	12,50 DM
LM-309172K	Schnellzugwagen 1, Auslauf	25,95 DM
LM-309174K	Schnellzugwagen 1, Auslauf	25,95 DM
LM-309178K	Schnellzugwagen DR, 2. Klasse, grün	25,95 DM
LM-309179K	Schnellzugwagen 2	25.95 DM
LM-309181K	Rheingold-Großraumwagen, 1962	34,95 DM
LM-309249K	City-Bahn Abteilwagen	34,95 DM
LM-309250K	City-Bahn Steuerwagen	39,95 DM
LM-309546K	Show-Train/Buckelwagen	29,95 DM
LM-309556K	Aussichtswagen Apfelpfeil	39,50 DM
LM-309582K	Abteilwagen 1. Klasse, Auslauf	29,80 DM
LM-309565K	Eurocity Epoche V	29,80 DM
LM-309572K	Regio-Abteilwagen	34,80 DM
LM-309573K	Regio-Abteilwagen	34,80 DM
LM-309574K	Abteilwagen Airport	34,80 DM
LM-309575K	Abteilwagen Airport, Auslauf	34,80 DM
LM-309577K	Nahverkehrswagen, DB	34,80 DM
LM-309580K	Eurocity Abteilwagen	23,95 DM
LM-309581K	Großraumwagen	23,95 DM
LM-309582K	Eurocity Abteilwagen	23,95 DM
LM-309583K	Großraumwagen	23,95 DM
LM-208120L	E-Lok BR 103 DB	99,00 DM

PIKO H0: Topmodelle aus NEUPRODUKTION

PI-5/6017/0200	V-Lok Koef I DR, schwarz	99,95 DM
PI-5/6332/0010	D-Lok BR 95, Kohle	189,95 DM
PI-5/6520/010	Reisezugwagen Rek.	37,50 DM
PI-5/6520/011	Reisezugwagen Rek.	42,50 DM
	SONDERMODELL	
PI-5/6521/010	Reisezugwagen Rek.	37,50 DM
PI-5/6522/010	Reisezugwagen Rek.	37,50 DM
PI-5/6523/010	Reisezugwagen Rek.	37,50 DM

PIKO H0: Die letzten Modelle aus Altproduktion
Solange Vorrat! KK = Kurzkupplung

PI-116100	Personenzuglok Gützold	79,95 DM
PI-123100	Güterzuglok EBR 52 DR	99,00 DM
PI-125100	V-Lok BR 106 DR, ocker	49,95 DM
PI-127100	D-Lok BR 86 DR	89,50 DM
PI-190/28/1	D-Lok BR 56 DR	139,80 DM
PI-190161	D-Lok BR 75 K. Sächs. St. E. B.	49,95 DM
PI-5/5050/011	2achsiger Kesselwagen KK	15,95 DM
PI-5/5050/012	2achsiger Kesselwagen KK	15,95 DM
PI-5/5050/014	Offener Güterwagen, grau, KK	15,95 DM
PI-5/6200/000	E-Lok E 69, grün	34,95 DM
PI-5/6212/001	Güterzuglok E 42 DR	79,80 DM
PI-5/6315/000	Güterzuglok 81340 SNCB	69,80 DM
PI-5/6317/000	Güterzuglok BR 55 DB	69,80 DM
PI-5/6324/000	Güterzuglok 1425 SB	69,80 DM
PI-5/6325/000	Schnellzuglok BR 01 DR	99,95 DM
PI-5/6330/000	Güterzuglok G8, KPEV	79,80 DM
PI-5/6333/010	Personenzuglok BR 38 DR	129,80 DM
PI-5/6333/0101	D-Lok BR 38 DR Faulhaber	286,30 DM
PI-5/6333/0111	D-Lok BR 38 DR Faulhaber	286,30 DM
PI-5/6335/012	D-Lok BR 01 DR Öl-Box-Räder	119,80 DM
PI-5/6335/013	D-Lok BR 01 DR Ko-Box-Räder	119,80 DM
PI-5/6406/180	Offener Güterwagen CSD	7,80 DM
PI-5/6407/0119	Gedeckter Güterwagen DR, KK	23,60 DM
PI-5/6407/070	Kühlwagen SNCF	8,50 DM
PI-5/6407/200	Kühlwagen MAV, weiß	8,50 DM
PI-5/6408/016	2achsiger Kesselwagen MINOL	9,90 DM
PI-5/6408/017	2achsiger Kesselwagen SCHWEDT	9,90 DM
PI-5/6408/029	2achsiger Kesselwagen TEXACO	9,90 DM
PI-5/6408/090	2achsiger Kesselwagen NS	9,90 DM
PI-5/6408/142	2achsiger Kesselwagen ÖBB	9,90 DM
PI-5/6410/010	Offener Güterwagen DR	8,50 DM
PI-5/6410/011	Offener Güterwagen, rot	7,80 DM
PI-5/6410/060	Offener Güterwagen, braun	7,80 DM
PI-5/6410/0709	Offener Güterwagen SNCF, KK	19,20 DM
PI-5/6410/120	Offener Güterwagen, braun	7,80 DM
PI-5/6410/200	Offener Güterwagen MA	7,95 DM
PI-5/6410/201	Offener Güterwagen, braun	7,95 DM
PI-5/6410/571	Offener Güterwagen SG	8,50 DM
PI-5/6413/010	Offener Güterwagen	8,50 DM
PI-5/6413/120	Offener Güterwagen, grau	7,80 DM
PI-5/6413/121	Offener Güterwagen, braun	7,80 DM
PI-5/6413/122	Offener Güterwagen, braun	7,80 DM
PI-5/6413/180	Offener Güterwagen, braun	7,80 DM
PI-5/6416/017	Kranschutzwagen	11,00 DM
PI-5/6416/0189	Offener Güterwagen DR, KK	20,50 DM
PI-5/6416/186	Kranschutzwagen	11,00 DM
PI-5/6417/170	Offener Güterwagen, braun	7,80 DM
PI-5/6419/010	Flachwagen DR, braun	16,80 DM
PI-5/6422/070	4achsiger offener Güterwagen	12,30 DM
PI-5/6422/0709	Offener Güterwagen SN, KK	22,10 DM
PI-5/6423/010	4achsiger offener Güterwagen	12,30 DM
PI-5/6424/015	4achsiger Kesselwagen	12,95 DM
PI-5/6424/016	Kesselwagen Minol	14,30 DM
PI-5/6424/017	4achsiger Kesselwagen	14,30 DM
PI-5/6424/021	4achsiger Kesselwagen	14,30 DM
PI-5/6424/028	4achsiger Kesselwagen	14,30 DM
PI-5/6425/010	4achsiger Kühlwagen	18,60 DM
PI-5/6425/011	4achsiger Kühlwagen	18,60 DM
PI-5/6425/0119	Kühlwagen DR, KK	29,50 DM
PI-5/6425/180	4achsiger Kühlwagen	15,90 DM
PI-5/6426/010	4achsiger Selbstentladewagen	15,95 DM
PI-5/6434/0109	Kühlwagen DR, KK	32,50 DM
PI-5/6434/012	Kühlwagen SK 2	19,95 DM
PI-5/6434/015	Kühlwagen SK 2	17,95 DM
PI-5/6434/070	Kühlwagen SK 2	17,95 DM
PI-5/6434/071	Kühlwagen SK 2	17,95 DM
PI-5/6434/180	Kühlwagen SK 2 CSD	17,95 DM
PI-5/6436/210	Gedeckter Güterwagen SJ	11,95 DM
PI-5/6437/014	Offener Güterwagen KP	10,95 DM
PI-5/6437/210	Offener Güterwagen	10,95 DM
PI-5/6438/011	Gedeckter Güterwagen	11,95 DM
PI-5/6438/0119	Gedeckter Güterwagen, braun	22,95 DM
PI-5/6438/015	Gedeckter Güterwagen	19,95 DM
PI-5/6438/210	Gedeckter Güterwagen	19,95 DM
PI-5/6439/010	Gedeckter Güterwagen, braun	19,70 DM
PI-5/6439/0109	Gedeckter Güterwagen KK	34,95 DM
PI-5/6439/011	Gedeckter Güterwagen, braun	19,95 DM
PI-5/6439/0119	Gedeckter Güterwagen DR	29,95 DM
PI-5/6439/012	Gedeckter Güterwagen	19,95 DM
PI-5/6439/0129	Gedeckter Güterwagen, weiß	34,95 DM
PI-5/6439/013	Gedeckter Güterwagen	17,95 DM
PI-5/6439/0139	Gedeckter Güterwagen	34,95 DM
PI-5/6439/014	Bahnpostwagen DR	19,95 DM
PI-5/6439/0149	Bahnpostwagen KK	34,95 DM
PI-5/6439/0159	Gedeckter Güterwagen DR	29,95 DM
PI-5/6440/020	Kühlwagen Transthermos	19,95 DM
PI-5/6440/0209	Transthermos KK	34,95 DM
PI-5/6440/170	Kühlwagen Transthermos	19,95 DM
PI-5/6442/010	Offener Güterwagen, braun	7,80 DM
PI-5/6443/170	Offener Güterwagen, braun	7,80 DM
PI-5/6443/1709	Gedeckter Güterwagen SBB, KK	19,95 DM
PI-5/6444/031	Offener Güterwagen, braun	7,80 DM
PI-5/6444/072	Offener Güterwagen, braun	
PI-5/6444/090	Offener Güterwagen, braun	7,80 DM
PI-5/6444/091	Offener Güterwagen, schwarz	7,80 DM
PI-5/6445/010	Gedeckter Güterwagen, braun	8,50 DM
PI-5/6445/011	Gedeckter Güterwagen, braun	8,50 DM
PI-5/6445/0119	Gedeckter Güterwagen KK	19,80 DM
PI-5/6445/015	Gedeckter Güterwagen	8,50 DM
PI-5/6445/018	Gedeckter Güterwagen	8,50 DM
PI-5/6445/020	Gedeckter Güterwagen, braun	8,50 DM
PI-5/6445/022	Bahndienstwagen	8,50 DM
PI-5/6445/040	Gedeckter Güterwagen	8,50 DM
PI-5/6445/060	Gedeckter Güterwagen DS	8,50 DM
PI-5/6445/062	Gedeckter Güterwagen DS	8,50 DM
PI-5/6445/072	Gedeckter Güterwagen, braun	8,50 DM
PI-5/6445/090	Gedeckter Güterwagen, braun	8,50 DM
PI-5/6445/154	Gedeckter Güterwagen, grau	8,50 DM
PI-5/6445/184	Werkswagen blau C	8,50 DM
PI-5/6446/010	Gedeckter Güterwagen, braun	8,50 DM
PI-5/6446/0109	Gedeckter Güterwagen KK	24,50 DM
PI-5/6446/011	Gedeckter Güterwagen D	8,50 DM
PI-5/6446/0119	Gedeckter Güterwagen KK	19,80 DM
PI-5/6446/015	GedeckterGüterwagen, weiß	8,50 DM
PI-5/6446/040	Tonnenwagen, grün	8,50 DM
PI-5/6446/042	Tonnenwagen, braun	8,50 DM
PI-5/6446/072	Gedeckter Güterwagen, braun	8,50 DM
PI-5/6446/074	Gedeckter Güterwagen, rot	8,50 DM
PI-5/6446/121	Gedeckter Güterwagen, grau	8,50 DM
PI-5/6446/140	Gedeckter Güterwagen	8,50 DM
PI-5/6447/010	Verschlagwagen, braun	9,95 DM
PI-5/6448/017	Gedeckter Güterwagen	8,50 DM
PI-5/6448/100	Gedeckter Güterwagen FS	8,50 DM
PI-5/6448/105	Gedeckter Güterwagen	8,50 DM
PI-5/6448/106	Gedeckter Güterwagen	8,50 DM
PI-5/6448/1069	Gedeckter Güterwagen FS, KK	24,95 DM
PI-5/6448/107	Gedeckter Güterwagen	8,50 DM
PI-5/6449/072	Gedeckter Güterwagen, braun	8,50 DM
PI-5/6449/090	Gedeckter Güterwagen	8,50 DM
PI-5/6454/010	Säuretopfwagen DR	17,50 DM
PI-5/6454/0109	Säuretopfwagen KK	34,95 DM
PI-5/6454/011	Säuretopfwagen DR	17,50 DM
PI-5/6454/0119	Säuretopfwagen KK	34,95 DM
PI-5/6459/011	Gedeckter Güterwagen KA	9,50 DM
PI-5/6507/0009	Modernisierungs-Re	37,50 DM
PI-5/6509/0009	Modernisierungs-Re	37,50 DM
PI-5/6510/000	Reisezugwagen, grün	19,90 DM
PI-5/6510/0009	Modernisierungs-Re	37,50 DM
PI-5/6510/001	Reisezugwagen DR	19,90 DM
PI-5/6511/0009	Modernisierungs-G	37,50 DM
PI-5/6511/404	Reisezugwagen NS	19,90 DM
PI-5/6514/100	Personenwagen	7,95 DM
PI-5/6515/010	Personenwagen, grün	10,95 DM
PI-5/6515/070	Personenwagen	8,20 DM
PI-5/6515/071	Abteilwagen SNCF	10,95 DM
PI-5/6519/010	Steuerwagen BR 19	39,95 DM
PI-5/6605/010	Güterzuggepäckwagen	9,10 DM
PI-5/6605/011	Güterzuggepäckwagen	8,60 DM
PI-5/6605/015	Güterzuggepäckwagen	8,60 DM
PI-5/6605/040	Gedeckter Güterwagen	8,60 DM
PI-5/6605/060	Güterwagen DSB	8,60 DM
PI-5/6605/180	Güterzuggepäckwagen	8,60 DM
PI-5/6605/401	Güterzuggepäckwagen	8,60 DM
PI-5/6605/570	Gepäckwagen	9,95 DM

WIR FÜHREN AUCH PIKO-H0-ZUBEHÖR!!!
FORDERN SIE UNSERE LISTE AN!!
Triebfahrzeuge · BERLINER TT – Die ideale Spur!
A = Auslauf · N = Neuheit

02110	Dampflok BR 35, DR	A	118.95 DM
02111	Dampflok BR 23.10, DR	A	118.95 DM
02120	Dampflok BR 01 118, DRG	N	220.90 DM
02121	Dampflok BR 01, DR	N	228.80 DM
02122	Dampflok BR 01, DB	N	228.80 DM
02123	Dampflok BR 01 122, DRG	N	220.90 DM
02129	Dampflok BR 01 aufgebl. o. Ant.		109.95 DM
02210	Dampflok BR 81 001, DRG		69.95 DM
02211	Dampflok BR 81 001, DB		69.95 DM
02213	Dampflok BR 81 004, DRG	N	69.95 DM
02220	Dampflok BR 92.65, DR		69.95 DM
02230	Dampflok BR 56.20-29, DR		119.95 DM
02231	Dampflok pr. G 8.2, KPEV		119.95 DM
02232	Dampflok BR 31, limitiert	N	182.00 DM
02233	Dampflok BR 56.20-29, DRG	N	126.95 DM
02240	Dampflok BR 86, DR		109.95 DM
02241	Dampflok BR 86, DB		109.95 DM
02242	Dampflok BR 86, DRG		109.95 DM
02244	Dampflok BR 86, CSD	A	109.95 DM
02321	E-Lok BR 242, grün DR	A	66.95 DM
02322	E-Lok BR 211, rot, DR	A	66.95 DM
02330	E-Lok BR 250, rot, DR	A	159.95 DM
02331	E-Lok BR 250, orange, DR	A	159.95 DM
02410	E-Lok BR 254, DR		123.60 DM
02411	E-Lok BR 194, DB		123.60 DM
02412	E-Lok BR 1020, ÖBB		123.60 DM
02414	E-Lok BR E 94, DB	N	123.60 DM
02510	Diesellok BR 221, DB, rot		107.95 DM
02511	Diesellok BR 221, DB, blau/elf		99.95 DM
02512	Diesellok BR 221, DB, rot/elf	A	99.95 DM
02521	Diesellok BR 119, DR	A	141.95 DM
02522	Diesellok BR 118, DR		107.95 DM
02544	Diesellok BR 110, DR, rot		89.95 DM
02545	Diesellok BR 110, DR, orange		86.95 DM
02546	Diesellok BR 211, blau/elf	A	84.50 DM
02547	Diesellok BR 211, DB, rot/grau	A	84.50 DM
02610	Diesellok T 334, CSD, grün	N	86.95 DM
02611	Diesellok T 334, rot		86.95 DM
02630	Diesellok V 36, DR, grün		59.95 DM
02631	Diesellok BR 103, DR, orange		59.95 DM
02632	Diesellok V 36, DB, rot		59.95 DM
02634	Diesellok V 36, SNCF	A	59.95 DM
02635	Diesellok V 36, DB, grün	N	65.65 DM
02636	Diesellok V 36, DB, schwarz	N	65.65 DM
02640	Diesellok BR 130, DR	A	99.00 DM
02810	Leichttriebwagenzug, DR	A	75.95 DM
02811	Leichttriebwagen, DR	A	61.95 DM
02812	Beiwagen, DR	A	21.95 DM

Doppelstockeinheiten

03733	Doppelstockeinheit, DR	A	48.50 DM
03734	Doppelstockeinheit, blau/elfenbein	A	53.25 DM
03743	Doppelstock-Mittelteil, DR	A	32.95 DM
03744	Doppelstock-Mittelteil, blau/elfenbein	A	37.95 DM

Personenwagen

13113	2achsiger Personenwagen, KPEV	A	14.95 DM
13114	2achsiger Personenwagen, KPEV	A	14.95 DM
13115	2achsiger Personenwag., KPEV, 2. Kl.	A	14.95 DM
13116	2achsiger Personenwag., KPEV, 3. Kl.	N	14.95 DM
13117	2achsiger Personenwag., KPEV, 4. Kl.	N	19.95 DM
13123	2achsiger Pers.wag., ges. Bühne, KPEV		14.95 DM
13124	2achsiger Pers.wag., ges. Bühne, KPEV		14.95 DM
13125	2achsiger Pers.wag., ges. Bühne, DR		14.95 DM
13126	2achsiger Pers.wag. ges. Bühne, KPEV	N	21.45 DM
13130	3achsiger Abteilwagen, DR		22.75 DM
13131	3achsiger Abt.wagen m. Brhs., DR		25.95 DM
13134	3achsiger Abteilwagen, DB		22.75 DM
13135	3achsiger Abteilwagen mit Brhs., DB		25.95 DM
13136	3achsiger Abteilwagen, KPEV, 2. Kl.	A	22.75 DM
13137	3achsiger Abteilwagen, KPEV, 4. Kl.	A	22.75 DM
13138	3achsiger Abt.w. mit Brhs., KPEV, 3. Kl.		25.95 DM
13207	3achsiger Bauzugwohnwagen, DR	N	19.95 DM
13213	2achsiger Personenwagen, DRG		19.95 DM
13214	2achsiger Personenwagen, DR, 2. Kl.		17.95 DM
13215	2achsiger Pers.wag., DR, 2. Kl., rot/elf.		17.95 DM
13216	2achsiger Pers.wag., DB, grün, 2. Kl.		17.95 DM
13218	2achsiger Pers.wag., DB, rot, 2. Kl.		17.95 DM
13220	3achsiger Reko-Pers.wag., DR, Ep. IV		19.95 DM
13222	2achsiger Reko-Pers.wag., DR, 2. Kl.	N	21.95 DM
13223	3achsiger Reko-Pers.w. mit Tragl., DR	N	22.95 DM
13225	3achsiger Reko-Pers.wag., DR, Ep. III	N	22.95 DM
13310	4achsiger Eilzugwagen, DRG, 3. Klasse	N	37.95 DM
13311	4achsiger Eilzugwagen, DR, 2. Klasse	N	37.95 DM
13312	4achsiger Eilzugwagen, DB, 2. Klasse	N	37.95 DM
13319	4achsiger Eilzugw., Karw., DRG, 3. Kl.	N	41.95 DM
13320	4achsiger Eilzugwagen, DRG, 2./3. Kl.	N	37.95 DM
13321	4achsiger Eilzugwagen, DR, 1./2. Kl.	N	37.95 DM
13322	4achsiger Eilzugwagen, DB, 1./2. Kl.	N	37.95 DM
13413	2achsiger Gepäckwagen, DRG		23.95 DM
13414	2achsiger Gepäckwagen, DR, grün		23.95 DM
13415	2achsiger Gepäckwagen, DR, rot		23.95 DM
13416	2achsiger Gepäckwagen, DB, grün		23.95 DM
13420	2achsiger Gepäckwagen, DR, Ep. IV		15.95 DM
13421	2achsiger Gepäckwagen, DR, Ep. III		15.95 DM
13440	2achsiger Gepäckw. PwPostPr92, KPEV	A	15.95 DM
13441	2achsiger Gepäckwagen, DR		15.95 DM
13442	2achsiger Gepäckwagen, KPEV	N	22.75 DM
13450	3achsiger Gepäckwagen, DR		24.95 DM
13451	3achsiger Gepäckwagen, DB		24.95 DM
13452	3achsiger Gepäckwagen, KPEV		26.95 DM
13610	4achsiger Reisezugwag., DR, grün	A	23.95 DM
13612	4achsiger Reisezugwag., DR, Nirosta	A	23.95 DM
13614	4achsiger Reisezugwag., DB, blau/elf.	A	24.50 DM
13615	4achsiger Reisezugwag., DR, org./elf.	A	24.50 DM
13616	4achsiger Reisezugwag., DR, grün/elf.	A	23.95 DM
13617	4achsiger Reisezugwag., DB, rot/elf.	A	24.50 DM
13620	4achsiger Reko-Reisezugwg., DR, grün		23.95 DM
13621	4achsiger Reko-Reisezugwg., DR, grün/elf.		24.50 DM
13630	4achsiger Reisezugwagen, DR, grün	A	24.95 DM
13631	4achsiger Reisezugwagen, DR, org./elf.	A	24.95 DM
13640	4achsiger Reko-Reisezugwg., DR, 2. Kl.	N	27.95 DM
13712	4achsiger Speisewagen, DSG, rot/elf.	A	24.50 DM
13720	4achsiger Schlafwagen, DR	A	24.95 DM
13750	4achsiger Reko-Speisewagen, DR, rot		27.95 DM
13751	4achsiger Reko-Speisewg. DR, org./elf.		31.95 DM
13752	4achsiger Reko-Speisewg., DR, br./b.	N	31.95 DM
13760	4achsiger Speisewagen, DR, rot	A	24.95 DM
13810	4achsiger Bahnpostwagen, DR, Ep. IV	A	25.95 DM
13812	4achsiger Bahnpostwagen, DR, Ep. III		26.95 DM
13820	4achsiger Eilzugpackwagen, DRG	N	44.95 DM
13821	4achsiger Eilzugpackwagen, DR	N	44.95 DM
13822	4achsiger Eilzugpackwagen, DB	N	44.95 DM

Güterwagen

14120	2achsiger ged. Güterwag. mit Brhs., DR		14.95 DM
14150	2achsiger ged. Güterwagen DR, braun		14.95 DM
14151	2achsiger ged. Güterwagen DB, orange		16.50 DM
14152	2achsiger ged. Güterwag. „ASG", gelb		16.50 DM
14153	2achsiger ged. Kühlwag. „Interfrigo", w		14.95 DM
14154	2achsiger ged. Expreßgutwagen, DR		14.95 DM
14160	2achsiger Tonnendachwagen, DR	A	14.50 DM
14240	2achsiger offener Güterwagen, DR		10.95 DM
14242	2achsiger offener Güterwagen, PKP	A	10.95 DM
14243	2achsiger offener Güterwagen, MAV	A	10.95 DM
14247	2achsiger offener Güterwagen, DB		10.95 DM
14248	2achsiger offener Güterwagen, CSD	A	10.95 DM
14249	2achsiger off. Güterw. mit Kohlel., DR	N	13.50 DM
14250	2achsiger off. Güterw. mit Splitt., DR	N	13.50 DM
14342	2achsiger Kühlwagen, Tnhs-50, DB	A	14.50 DM
14349	2achsiger Kühlwagen „Engelhardt"	N	22.75 DM
14350	2achsiger Kühlwagen „Kindl"	N	22.75 DM
14351	2achsiger Kühlwagen „Schultheiß"	N	22.75 DM
14352	2achsiger Kühlwagen „Bürgerbräu"	N	22.75 DM
14357	2achsiger Kühlwagen „TT-Zeuke"	N	18,50 DM
14361	2achsiger Kühlwagen „Zipfer"	N	22,75 DM
14362	2achsiger Kühlwagen „Wieselburger"	N	22,75 DM
14408	2achsiger Kesselwagen „BP", DB	N	17,95 DM
14409	2achsiger Kesselwagen „DEA", DB	N	17,95 DM
14412	2achsiger Kesselwagen, schwarz, DR		14,95 DM
14413	2achsiger Kesselwagen, silber, DR		14,95 DM
14419	2achsiger Kesselwagen „Nynäs"	A	14,95 DM
14421	2achsiger Silowagen, DB, blau/weiß	A	18,95 DM
14422	2achsiger Kesselwagen „EVA", DB	N	17,95 DM
14423	2achsiger Kesselwagen „VTG", DB	N	17,95 DM
14424	2achsiger Kesselwagen „ESSO", DB	N	17,95 DM
14425	2achsiger Kesselwagen „Shell", DB	N	17,95 DM
14426	2achsiger Kesselwagen „Aral", DB	N	17,95 DM
14431	2achsiger Weinfaßwagen, SNCF		18,95 DM
14441	2achsiger Säuretopfwagen, DR		19,95 DM
14510	2achsiger Stahlrungenwagen, DR	A	12,95 DM
14523	2achs. Plattformw. mit „Cti"-Container		16,95 DM
14527	2achs. Plattformw. mit „ÖBB"-Cont.	N	17,95 DM
14532	2achs. Plattformw. „Bitburger"-Cont.	N	17,95 DM
14542	2achs. Stahlrungenw. Stammholz, DR	N	14,50 DM
14620	2achsiger Rungenwagen, DR		14,50 DM
14622	2achsiger Bauzug-Rungenwagen, DR	N	14,50 DM
14625	2achsiger Rungenwagen Brettlad., DR	N	17,95 DM
14626	2achsiger Rungenwagen Balkenlad., DR	N	17,95 DM
14631	2achsiger Niederbordw. Rollenholzld.	N	13,50 DM
14710	2achsiger Klappdeckelwagen, DR		16,95 DM
14810	2achsiger Verschlagwagen, DR	N	16,95 DM
14811	2achsiger Verschlagwagen, DB	N	16,95 DM
14812	2achsiger Verschlagwagen, DRG	N	16,95 DM
14820	2achsiger Verschlagw. mit Brhs., DR	N	21,95 DM
14821	2achsiger Verschlagw. mit Brhs., DB	N	21,95 DM
14910	2achsiger Behälterwagen, DR		14,50 DM
15110	4achsiger ged. Güterwagen, DR		26,50 DM
15111	4achsiger Bauzug-Gerätewagen, DR	N	26,50 DM
15210	4achsiger Selbstentladew., DR, Ep. IV		27,95 DM
15211	4achsiger Selbstentladewagen, DB		27,95 DM
15220	4achsiger offener Güterwagen, DR		27,95 DM
15221	4achsiger offener Güterwagen, DB		27,95 DM
15222	4achsiger offener Güterw., SBB, grau		27,95 DM
15223	4achsiger offener Güterwagen, NS, blau	N	29,50 DM
15313	4achsiger Eiskühlwagen „Radeberger"		22,75 DM
15411	4achsiger Kesselwagen „Fina"	A	23,95 DM
15412	4achsiger Kesselwagen, CSD	A	23,95 DM
15413	4achsiger Kesselwagen „Primagaz"	A	23,95 DM
15414	4achsiger Kesselwagen „Gasolin"	A	23,95 DM
15418	4achsiger Kesselwagen, DB	A	23,95 DM
15419	4achsiger Kesselw., DRG, „Rheinmet."	A	23,95 DM
15510	4achsiger Containertragwagen, DR		24,95 DM
15511	4achsiger Niederbordwagen, DR		22,95 DM
15512	4achs. Cont.tragw. „Hapag Lloyd", DR		26,65 DM
15513	4achs. Containertragw. „Sea Land", DR		26,65 DM
15514	4achs. Containertragwagen „DSR", DR		26,65 DM
15515	4achs. Containertragw. „Schenker", DR		26,65 DM
15516	4achs. Containertragw. „Berliner Biere"		27,95 DM
15517	4achs. Containertragwagen WMW, DR	N	26,95 DM
15518	4achs. Containertragw. „Danzas", DR	N	26,95 DM
15519	4achs. Containertragw. „Morflot", DR	N	26,95 DM
15520	4achs. Niederbordw. 2 Lkw W50 Prit. DR		30,50 DM
15521	4achs. Niederbordw. 2 Lkw W50 Ko DR	N	30,50 DM

Standardgleise

06110	Gleis, 228 mm	0,90 DM
06120	Gleis, 114 mm	0,70 DM
06130	Gleis, 105 mm	0,60 DM
06140	Gleis, 57 mm	0,50 DM
06150	Gleis, 14,5 mm	0,50 DM
06210	Geb. Gleis, R 286 mm	1,20 DM
06220	Geb. Gleis, R 286 mm, 22,5°	1,00 DM
06230	Geb. Gleis, R 286 mm, 11,25°	1,00 DM
06240	Geb. Gleis, R 286, 7,5°	1,00 DM
06310	Geb. Gleis, R 330 mm, 2° 11,25°	1,00 DM
06320	Geb. Gleis, R 330 mm, 11,25°	0,60 DM
06330	Geb. Gleis, R 330 mm, 7,5°	0,40 DM
06340	Geb. Gleis, R 556 mm, 15°	1,30 DM
06350	Geb. Gleis, R 600 mm, 15°	1,30 DM
06510	Anschlußgleis, gerade	1,30 DM
06520	Anschlußgleis, gebogen	2,05 DM
06610	Unterbrechergleis, 57 mm	2,05 DM
06620	Trenngleis, 57 mm	0,65 DM
06630	Gleichrichtergleis, 57 mm	2,60 DM
06641	Schaltgleis, neue Ausführung	2,60 DM
06710	Entkupplungsgleis, magnet., 114 mm	11,50 DM
06720	Entkupplungsgleis, Hand, 114 mm	7,15 DM
06730	Gleis mit Prellbock	7,80 DM
06813	Weiche links, elektromagnetisch	13,00 DM
06814	Weiche rechts, elektromagnetisch	13,00 DM
06825	Handweichenpaar	15,60 DM
06851	Innenbogenweiche links, elektromagn.	15,60 DM
06852	Innenbogenweiche rechts, elektromagn.	15,60 DM
06860	Doppelkreuzungsweiche	33,15 DM
06910	Kreuzung, 22,5°	5,20 DM
06920	Kreuzung, 45°	6,50 DM

Zubehör

07110	Bogenträgerbrücke, 228 mm		10,40 DM
07111	Blechträgerbrücke, 228 mm		9,00 DM
07112	Entladebrücke, 228 mm		9,00 DM
07130	Gittertragebrücke, 114 mm		2,60 DM
07160	Brückenpfeiler		1,50 DM
07170	Brückenpfeiler 1/3		1,25 DM
07711	Cont. im Beutel 2x Hap.Ll., 2x Schenker	N	7,45 DM
07712	Cont. im Beutel 2x Db, 2x DSR	N	7,45 DM
07713	Cont. im Beutel 2x Sea Land, 2x Cti	N	7,45 DM
07715	Cont. im Beutel 2x Kühl, 2x Danzas	N	7,45 DM
07720	Ladegut im Beutel, 2x Splittladung	N	5,20 DM
07721	Ladegut im Beutle, 2x Kohleladung	N	5,20 DM
07830	Behälter im Beutel, 2x DR hellgrau	N	3,70 DM
07910	Aufgleiser		0,85 DM
07920	Handentkuppler		2,85 DM
07940	Trennstiftsatz		1,00 DM
07950	Prellbock		2,60 DM
07960	Modellumrüstsatz		4,80 DM
08211	Tastenpult		6,50 DM
08332	Weichenantrieb ohne Adapter	N	18,20 DM
08333	Adapter für Weichenantrieb TT	N	2,15 DM
08334	Adapter für Weichenantrieb H0	N	2,15 DM
08410	Schaltrelais		12,85 DM
08420	Zeitschalter		6,35 DM
08430	Kontaktgarnitur		2,20 DM
08814	Elektrische Zugschlußbeleuchtung		9,00 DM
08816	Beleuchtungsbausatz für innen		6,30 DM
08819	Metallradsätze, brüniert, 8 St. im Beut.	N	13,30 DM
08823	Kupplung, kurz, 50 Stück im Beutel		25,95 DM
08824	Kupplung, lang, 50 Stück im Beutel		26,95 DM
08931	Verteiler, schwarz		1,95 DM
08940	Kabelhalter		0,15 DM

Sonstiges Zubehör

09200	Oberleitungsmast, kurzer Ausleger	1,80 DM
09210	Oberleitungsmast, langer Ausleger	1,80 DM
09220	Fahrdraht, 228 mm	1,10 DM
09230	Fahrdraht, 114 mm	1,10 DM
09240	Fahrdraht, 57 mm	1,10 DM
09250	Fahrdraht, 105 mm, Ausgleichst.	1,10 DM
09270	Verschiebedraht, 114 mm	1,50 DM
09300	Unterbrecherdraht, 228 mm	2,25 DM
09310	Unterbrecherdraht, 114 mm	2,25 DM
09320	Turmmast, 2 Stück im Beutel	5,25 DM
09330	Quertragewerk, 2 Gleise	1,50 DM
09340	Quertragewerk, 3 Gleise	2,25 DM
09350	Quertragewerk, 4 Gleise	2,60 DM
09360	Quertragewerk, 5 Gleise	3,00 DM
09370	Fahrdrahthalter, 10 Stück im Beutel	3,75 DM
09611	Gleisplanheft	3,00 DM
09613	TT-Katalog	3,00 DM

Modellgleissortiment

06990	Übergangsstück	1,20 DM
16010	Flexgleis, 664 mm	4,40 DM
16020	gerades Gleis, 166 mm	1,40 DM
16030	gerades Gleis, 83 mm	1,30 DM
16050	gerades Gleis, 41,5 mm	1,10 DM
16080	Ausgleichsgleis, 36,5 mm	1,10 DM
16090	Ausgleichsgleis, 43 mm	1,10 DM
16200	gebogenes Gleis 1/1 30°R 353	1,70 DM
16210	gebogenes Gleis 1/2 15°R 353	1,35 DM
16300	gebogenes Gleis 1/1 30°R 310	1,70 DM
16310	gebogenes Gleis 1/2 1°R 310	1,35 DM
16610	Anschlußgleis, 166 mm	3,30 DM
16790	Prellbock mit Gleis, 41,5 mm	5,25 DM
16818	2 Stück Weiche, links 15° ohne Antrieb	20,25 DM
16819	2 Stück Weiche, links 15° mit Antrieb	57,00 DM
16828	2 Stück Weiche, rechts 15° ohne Antrieb	20,25 DM
16829	2 Stück Weiche, rechts 15° mit Antrieb	57,00 DM
16858	2 Stück IBW, links, ohne Antrieb	22,35 DM
16859	2 Stück IBW, links, mit Antrieb	59,00 DM
16868	2 Stück IBW, rechts, ohne Antrieb	22,35 DM
16869	2 Stück IBW, rechts, mit Antrieb	59,00 DM
16880	DKW (R310/166 mm) ohne Antrieb	26,25 DM
16881	DKW (R310/166 mm) mit Antrieb	63,00 DM
16910	Kreuzung 15°, 166 mm	12,00 DM
16990	1 Paar Weiche 15°, ohne Antrieb	20,25 DM
16991	1 Paar Weiche 15°, mit Antrieb	57,00 DM
16999	Schienenverbinder, 50 Stück im Beutel	5,10 DM

Geschenkanlagen

01133	Hobby-Personenzug		195,00 DM
01160	Touristen-Express	A	162,00 DM
01180	Start-Personenzug		97,50 DM
01320	Karwendel-Express		255,00 DM
01520	Personenzug 60er Jahre	A	156,00 DM
01530	Berlin-Set	A	111,00 DM
01570	„Sprudelwagen"-Set		63,75 DM
01621	Hobby-Güterzug DB		150,00 DM
01622	Hobby-Güterzug DR		150,00 DM
01681	Start-Güterzug		135,00 DM

REA – große Spur – große Leistung!

RE 21101	Rodgers 2-4-2 Steam Locomotive	179,00 DM
RE 22052	Alco FB-1 Diesel Locomotive CP (B – Einheit ohne Führerstand)	259,00 DM
RE 31005	Passenger Car Coach ASTF/Santa Fe	159,00 DM

Märklin H0 König-Ludwig-Zug! Lokomotive TRISTAN!

MA 2880-1	Lokomotive TRISTAN AC	899,00 DM
MA 2680-1	Lokomotive TRISTAN Dip	929,00 DM
MA 2698	Lokomotive TRISTAN HAMO Dip.	929,00 DM

TRIX H0

TR 21230-1	Lokomotive TRISTAN Expreß	889,00 DM
TR 31330-1	Lokomotive TRISTAN Int.	889,00 DM

Lieferung nur solange Vorrat reicht!
Keine Rückstände, keine Nachlieferungen!
Zwischenverkauf vorbehalten!
Liefermöglichkeit, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Versandkosten Inland 10,00 DM.
Versandkosten Ausland nach Aufwand.
Lieferung Inland ausschließlich per Nachnahme!!!

Geschäftszeit: Mo., Di., Do., Fr. 9.30–13.00, 15.00–18.30, Mi. 15.00–18.30, Sa. 9.00–14.00, langer Sa. 9.00–16.00 Uhr



Fleischmanns 78 510 in H0 ist ein Verkaufsschlager. Wir untersuchten das Modell auf seine Stärken und Schwächen.

T 18 erster Klasse

Klaus-Detlev Holzborn charakterisiert die T18 als: „Eine bescheidene, aber zuverlässige Dampflok, eine der harmonischsten, ästhetischsten und schönsten Lokomotiven aller preußischen." Mehr als 62 Jahre fuhren Lokomotiven der Baureihe 78 in Deutschland. Die Urheberfirma war Vulcan in Stettin. Die ursprünglich als T18 bezeichnete Heißdampf-Personenzugtenderlokomotive stellte die letzte Entwicklungsstufe der Tenderlokomotiven der Preußischen Staatsbahnen dar. Obwohl sie als Personenzuglokomotive für die Kurzstrecken Saßnitz–Altefähr (Rügen) und Wiesbaden–Frankfurt/M. bzw. Wiesbaden–Mouis gedacht war, kam sie später hauptsächlich im Vorortverkehr der Industrieballungszentren zum Einsatz.

K.-D. Holzborn berichtet: „Die T 18 fiel nicht auf, sie war einfach da, wo sie gebraucht wurde, verrichtete treu und zuverlässig ihren Dienst. Sie war über 50 Jahre lang die schwarze Maus im Dampf-Berufsverkehr, sie war so gut, daß den findigen Eisenbahnern nicht einmal ein Name oder Spitzname einfiel, sie hieß einfach T18 oder 78, eine ‚Namenlose'. Dennoch stand sie stets im Schatten ihrer längeren Schwester, der P8, wurde regelrecht übersehen, sie war einfach da, Tag für Tag, zog unermüdlich ihre Züge, treu und brav bis zum Ende des Dampfbetriebes."

Bezeichnung	78 510 der Deutschen Reichsbahn, Epoche II
Spur	H0
Hersteller	Fleischmann
Stromsystem	Zweileiter, Gleichstrom
Steuerungssystem	ohne
Kupplung	Aufnahmeschacht für Kupplungsköpfe nach NEM 362, Profi- und Standardkupplung
Nennspannung [V]	14
Masse [g]	300
Katalognummer	4077
Im Handel	seit 1989
Varianten	DB-Ausführung (78 434), für Gleich- und Wechselstrom, sowie als FMZ-Lok

Das erste Baulos des 2'C2'-Kuppler war für 90 km/h, alle nachfolgenden für 100 km/h Höchstgeschwindigkeit in beiden Fahrtrichtungen zugelassen. Obwohl der Kuppelraddurchmesser nur 1650 mm betrug, konnten die 78er auch im leichten und mittelschweren Schnellzugdienst z. B. auf der 135 km langen Strecke Stettin–Berlin eingesetzt werden.

Das Leistungsprogramm sah eine Beförderung von 350 t Wagenzugmasse mit 90 km/h in der Ebene vor. Es gab 534 Maschinen dieser Baureihe. Im Jahre 1945 soll sich der Bestand an 78ern auf 508 reduziert haben. 424 Maschinen kamen zur DB und 53 zur DR. Die anderen Lokomotiven sind entweder dem Krieg zum Opfer gefallen oder verblieben bei ausländischen Bahnverwaltungen.

Während bereits in den 30er Jah-



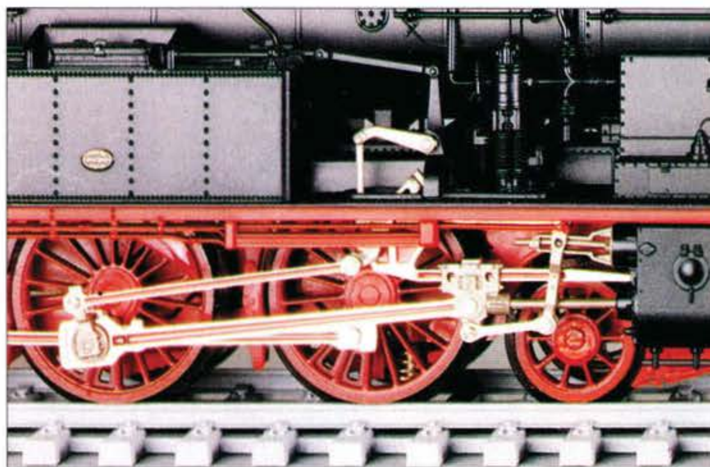
Foto: Kluge

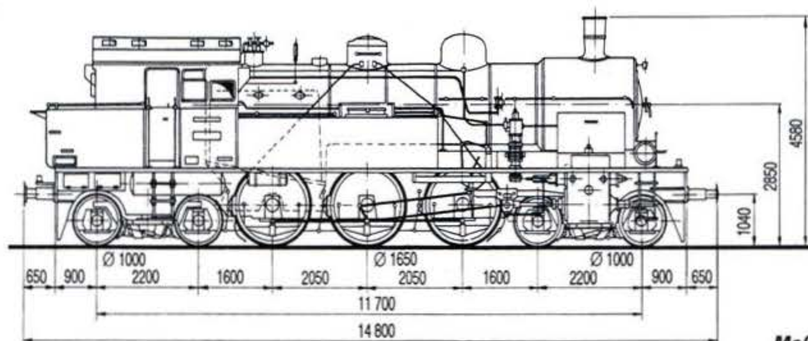
Die DR-Lokomotive 78 009, wie sie sich in den 60er Jahren präsentierte.

ren die Versuche zum Wendezugbetrieb unternommen wurden, setzte die DB in den fünfziger und sechziger Jahren Vorortzüge mit Wendezugeinrichtung, bespannt mit 78ern, ein. Dabei saß der Lokführer bei schiebender Maschine im Steuerwagen. Er bediente den Regler ferngesteuert. Eine Telefonverbindung stellte die Kommunikation zwischen Heizer und Lokführer sicher.
Die meisten 78er waren bis 1962 planmäßig eingesetzt. Die letzte Maschine wurde 1975 ausgemustert. Wenige 78er sind erhalten geblieben. Eine von ihnen ist die 78 510 im DB-Ausbesserungswerk Witten.
Mit gleicher Betriebsnummer kommt ein H0-Modell aus dem Hause Fleischmann. Es wurde als Epoche II-Fahrzeug gestaltet und wird im Katalog als „superdetailliert" bezeichnet. Das trifft auch zu: Der Kessel mit allen seinen Leitungen, Aggregaten und technischen Einrichtungen ist genau nachgebildet worden. Nichts wurde unterschlagen, Konstrukteure und Formenbauer haben ganze Arbeit geleistet. So sind auch die Schilderflächen erhaben dargestellt. Alles ist da, jeder Griff, jedes Scharnier und wahrscheinlich jede Niete.
Auch der freie Durchblick unter dem Vorderkessel wurde modelliert, so daß die charakteristische Steuerwelle dargestellt werden konnte. Im Führerhaus ist die Kesselwand mitsamt einiger Armaturen vorhanden. Kein Motor oder Ballaststück stört den Einblick.



Eindrucksvoll: lupenreine Schrift.


Das Metallgestänge ist filigran, der Kreuzkopf besteht aus Kunststoff.

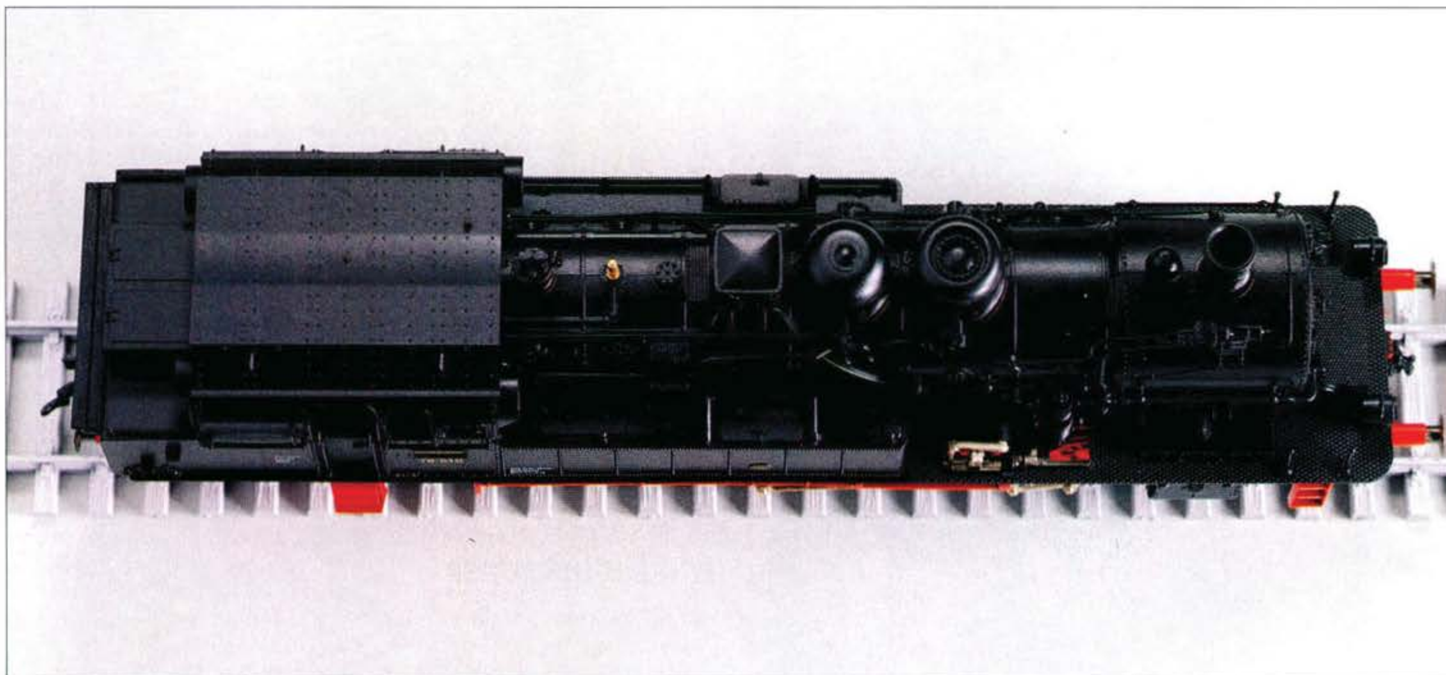


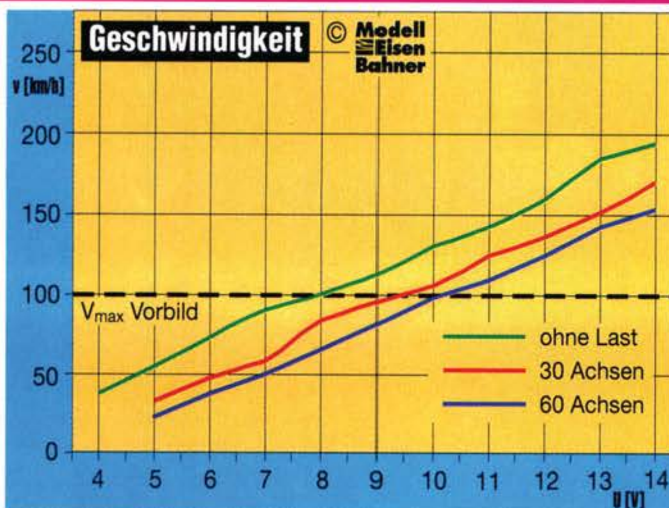
Maßstab 1:160

Maß	Vorbild [mm]	1 : 87 [mm]	Modell [mm]
Länge über Puffer	14 800	170,1	≈173
Gesamtachsstand	11 700	134,5	≈135
Treibraddurchmesser	1 650	18,9	18,9
Laufraddurchmesser	1 000	11,4	11,4
Treibradachsstand	2 050	23,6	≈ 24,6
Laufradachsstand	2 200	25,3	≈ 25,3
Schornsteinhöhe über SO	4 580	52,6	≈ 54
Kesselmitte über SO	2 850	32,8	≈ 33
Puffermitte über SO	1 040	11,9	≈ 12

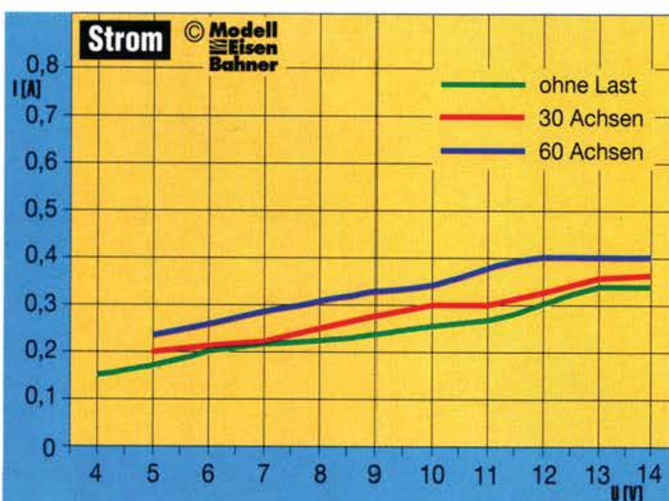
Details en gros

Die Riffelblechstruktur des Umlaufes ist am Modell fein ausgeführt und entspricht dem Vorbild. Auch der Wasserkasten wurde so wiedergegeben, daß man den Eindruck hat, er wäre freistehend. Die Lampen wurden vorbildgerecht weiß ausgelegt. Ihre Leuchtkraft ist auch bei





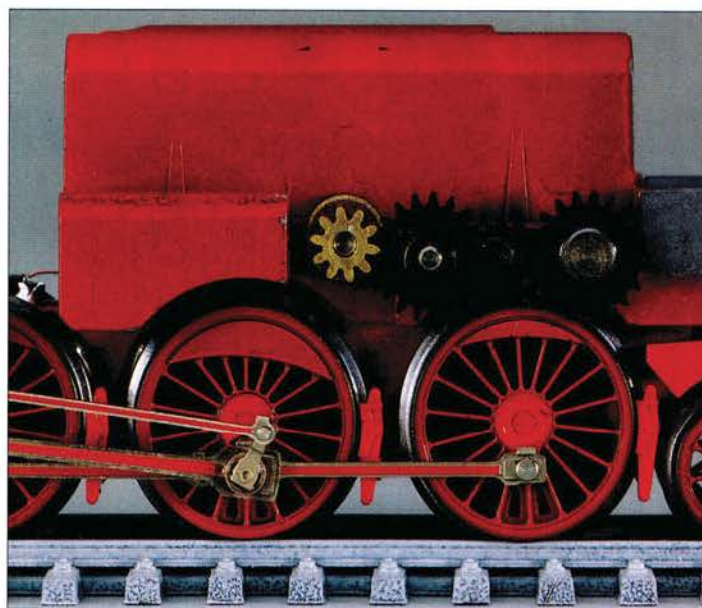
DATEN UND MESSWERTE



© Modell Eisen Bahner	Spannung [V]	Geschwindigkeit [km/h]	Strom [A]	Auslaufweg [mm]	Spannung [V]	Geschwindigkeit [km/h]	Strom [A]	Spannung [V]	Geschwindigkeit [km/h]	Strom [A]
	OHNE LAST				30 ACHSEN			60 ACHSEN		
Anfahren	2,7	13	–	–	–	–	–	–	–	–
Kriechen	2,6	13	–	–	–	–	–	–	–	–
bei kleinster Spannung[1]	4,0	39	0,15	18	5,0	34	0,20	5,0	21	0,24
bei Nennspannung	14,0	190	0,34	276	14,0	167	0,37	14,0	154	0,40
bei 40 km/h	4,1	40	0,15	19	5,4	40	0,20	6,3	40	0,26
bei 100 km/h	8,0	100	0,23	99	9,3	100	0,28	10,1	100	0,35

[1] kleinste Spannung = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt





Das geradverzahnte Stirnradgetriebe erlaubt einen stattlichen Auslauf.

Langsamfahrt ausreichend, das Lichtsignal wechselt in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung.

Schrift und Farbe

Die Qualität der Lackierung und Bedruckung ist gut: Sogar das kleine Herstellerschild, das auf den Seitenwänden der Wasserkästen zu finden ist, kann unter einer Lupe gelesen werden. Farblich nicht behandelte Zurüstteile wie Pumpen, Lichtmaschine und Leitungen unterscheiden sich von den matt lackierten, schwarzen Flächen des Gehäuses kaum.

Das Gehäuse ist nicht sichtbar in drei Teile geteilt. Es besteht aus dem Kessel, dem Führerhaus mit Wasserkästen und Umlauf und dem Führerhausdach. Das Dach ist nicht genügend befestigt: Beim Anheben der Lok löst es sich zu leicht. Eine bleibende Verbindung, zum Beispiel durch eine Rastung, sollte Abhilfe schaffen.

Empfindlichkeiten

Feine Teile wie die Leitern, die Haltestangen an den Leitern des Umlaufes, die Kesselleitungen oder die Handläufe sind deformations- und bruchgefährdet. Obwohl ein sehr robuster Kunststoff verwendet wird, verlangt die Detaillierung einen sorgsamen Umgang mit dem Modell. Das ist für Kinder, aber auch für manchen Erwachsenen, eine schwierige Aufgabe.

Das Fahrgestell besteht aus Zink-Druckguß und hat keine Details. Die Bremsimitationen bestehen aus einem Kunststoffteil, das von unten am Drehgestell befestigt ist. Vorbildgerecht befinden sich die Bremsbacken dicht an den Rädern. Nur ihre Farbe unterscheidet sich vom Rot der Räder. Die Drehgestelle sind fein nachgebildet und laufen durch eine aufwendige Konstruktion sicher: Die Rahmenenden sind gelenkig gelagerte Platten, die durch eine Feder nach unten gedrückt werden. In diesen Platten befindet sich die Führung der Kupplungskinematik. Der Kupplungsschacht ist nach unten herausgeführt. An ihm ist das Drehgestell beweglich aufgehängt.

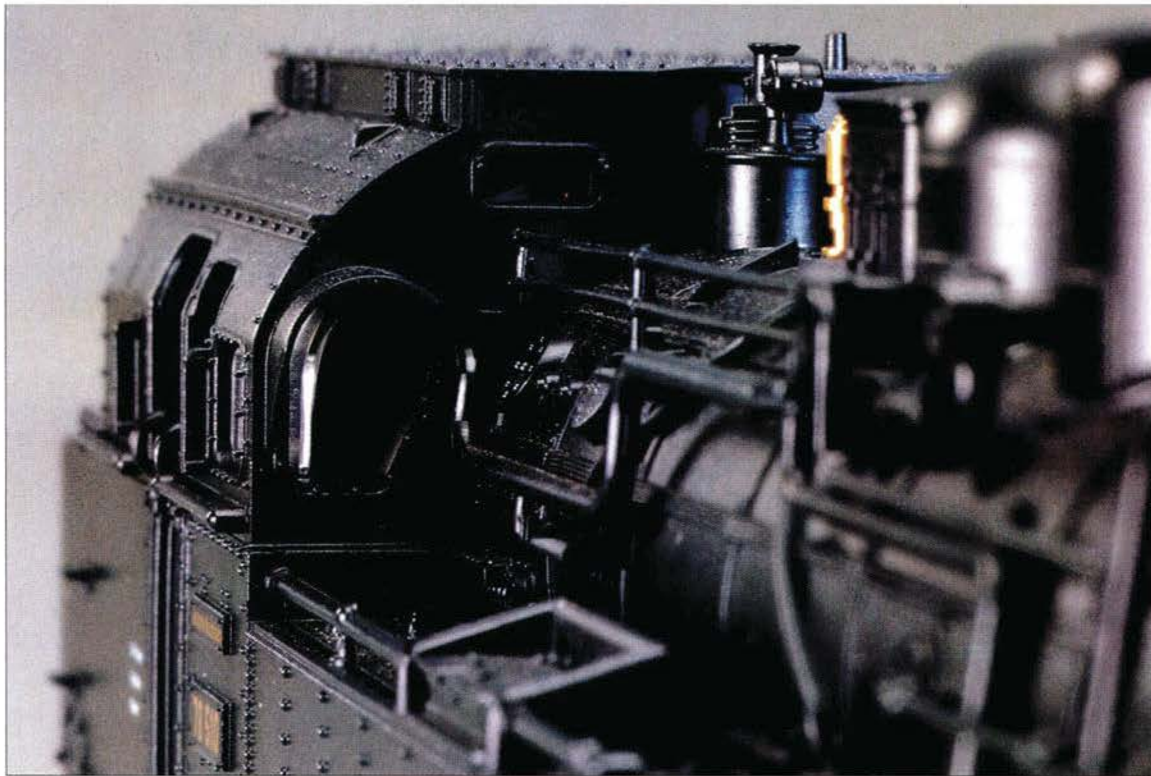
Im Lokgehäuse findet man ein verhältnismäßig kleines Ballaststück, das einer gleichmäßigen Gewichtsverteilung dient. Das Gewicht wird hauptsächlich vom Druckgußrahmen aufgebracht, in den auch ein dreipoliger Motor mit Scheibenkollektor eingelassen ist.

Antrieb

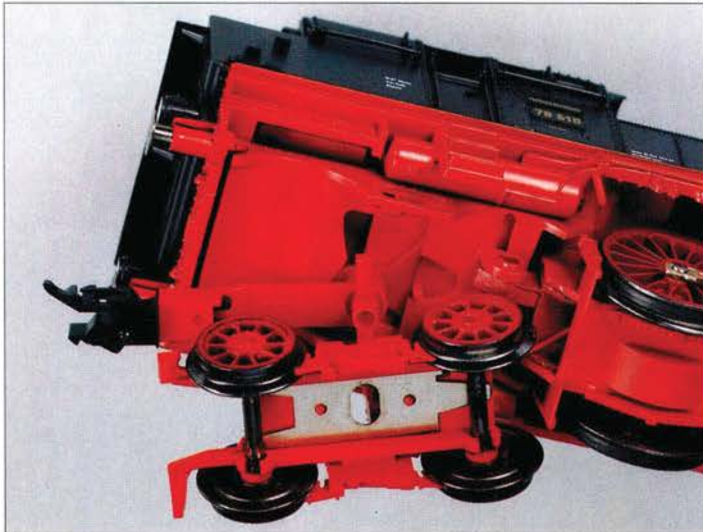
Der kräftige Motor fährt bereits bei 2,5 V an und bewegt die Lok mit einer maßstäblich umgerechneten Geschwindigkeit von 13 km/h. Die 40 km/h - Marke wird bei etwa 4 V erreicht und bei 8 Volt fährt die Lok mit maximaler

Vorbildgeschwindigkeit. Bei der Nennspannung von 14 Volt beträgt die Geschwindigkeit umgerechnet 190 km/h. Das ist mehr als das Doppelte der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beim Vorbild. Die NEM 661 empfiehlt bei H0-Fahrzeugen eine Überschreitung von 40 %. Obwohl das Modell im Maßstab viel zu schnell fährt, ist es in allen Gleiselementen betriebssicher und lädt so auch zu einer gelegentlichen „Schnellfahrt" ein. Der Modelleisenbahner, der vorbildgetreu und nach Fahrplan fahren will, kann sich aber auf die Fahreigenschaften einstellen und die ungefähren Spannungen unserem Geschwindigkeitsdiagramm entnehmen.

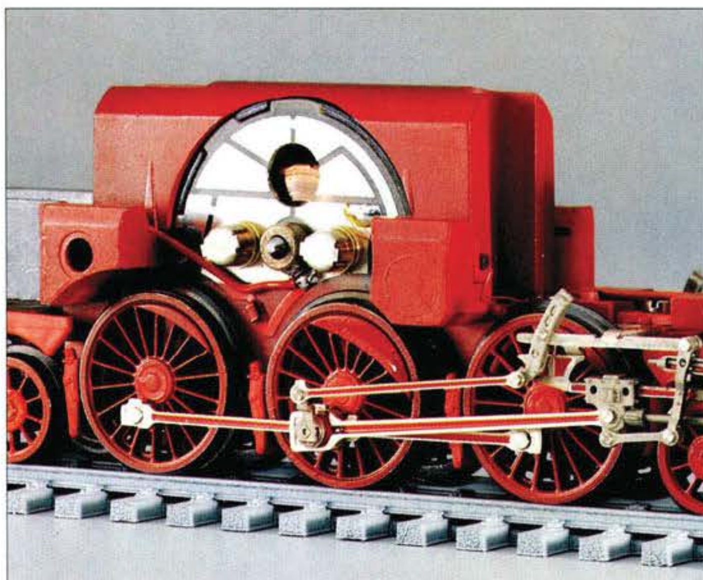
Das Modell mußte seine Leistungsfähigkeit mit einer Belastung von einem gemischten Zug mit 60 Achsen beweisen. Die Lok bewältigte die Aufgabe anstandslos.



Handläufe, freistehende Leitungen am Kessel und vorbildgetreu wirkende Nietenreihen sind ausgezeichnet gestaltet.



Die Befestigung der Drehgestelle ist sehr aufwendig ausgeführt.



Der Scheibenkollektormotor ist in das Druckgußfahrgestell integriert.

Fotos: KLAWIAN

Fahrwerk

Da im Getriebe nur geradverzahnte Stirnräder verwendet werden, kann die Lokomotive auslaufen, ohne daß die Räder blockieren. Werden bei 5 Volt Fahrspannung bereits gute 30 mm bis zum Stillstand benötigt, so sind es bei 8 V knapp 100 mm und bei Nennspannung reichliche 270 mm. Diese Werte können sich sehen lassen.



Die Kraft wird vom Getriebe an die hintere Kuppelachse übertragen. Ihre Räder sind mit Haftreifen versehen. Die Treib- und vordere Kuppelachse werden vom Gestänge mitbewegt.

Trotz seiner Antriebsfunktion ist das Metallgestänge filigran ausgeführt. Die Teile sind miteinander vernietet. Das entspricht zwar nicht den Schraubverbindungen beim Vorbild. Jedoch wären überdimensionierte Schraubenköpfe auch nur ein Kompromiß. Der fein nachgebildete Kreuzkopf und die Schwinge bestehen deutlich erkennbar aus Kunststoff. Auf Kolbenstangenschutzrohre muß verzichtet werden, damit die Lokomotive auch enge Bögen durchfahren kann.

Gleichmäßig brüniert, sauber lackiert, feingliedrig gestaltet und in der Speichenzahl korrekt - das sind die Kennzeichen der Räder. Auch die Gegengewichte entsprechen dem Vorbild.

Im Fahrzeug sieht alles aufgeräumt aus: Wenige Teile, zwei sorgsam verlegte Kabel und der Druckgußrahmen sind hier zu finden. Die Kohlebürsten und Glühlampen sind einfach auszuwechseln, da man bequem an sie herankommt. Die Lampe zur Beleuchtung des vorderen Spitzensignals hat ihren Platz genau unter dem Schornstein. Daher ist es nicht möglich, einen Rauchgenerator in die Lokomotive einzubauen, obwohl es bei einem so detaillierten Modell zu wünschen wäre. Angenehm ist es, nach dem Auspacken keine Teile zurüsten zu müssen. Der Fahrspaß kann sofort beginnen. Wer will, kann mitgelieferte Schraubenkupplungsattrappen an die Pufferbohle stecken.

R. Ippen, J. Baumann

FAZIT

Das Fleischmann-Modell der 78 510 ist ein detailliertes und gut gestaltetes Fahrzeug. Die Farbgebung ist hochwertig und die Beschriftung einwandfrei. Die Betriebssicherheit wird von einem leistungsstarken Motor mit solidem Fahrwerk erreicht. Das H0-Triebfahrzeug eignet sich für ausgeprägten Fahrbetrieb ebenso, wie für die Sammlervitrine.



Re 4/4 á la Bourret

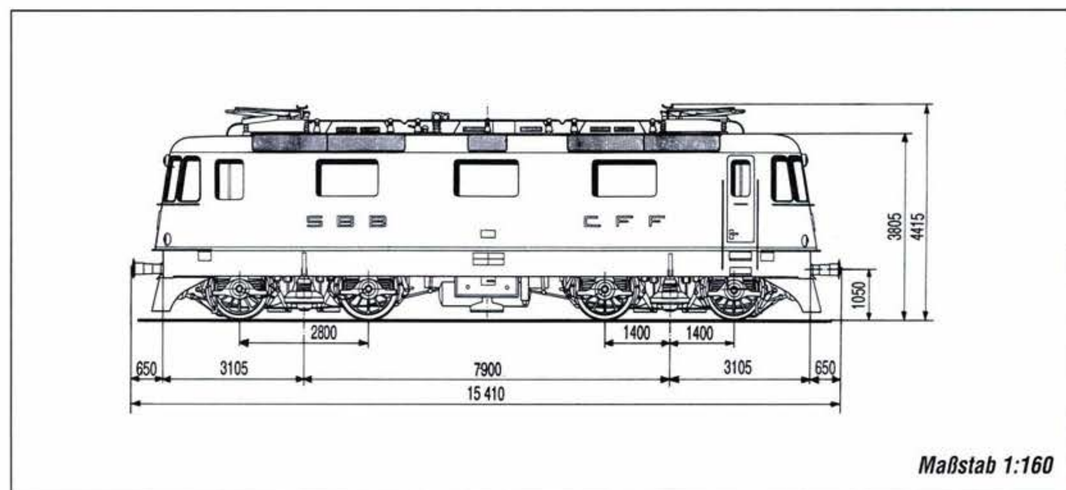
Die neue Ausführung der schweizerischen Ellok Re 4/4" ist im Programm der Firma HAG. Vorbildgerecht hat der schweizerische Modelleisenbahnhersteller mehrere H0-Varianten anzubieten. Wir testeten die Sonderserie der „Bourret"-Lok.

Der Grafikkünstler Daniel Bourret gestaltete das Äußere der SBB-Lokomotive 11181. Sie fuhr im Jahre 1983 mit bizarren Formen und einem abwechslungsreichen Farbspiel versehen durch die schweizerischen Landen. Bei flüchtigem Hinsehen glaubt man, eine mit Graffitis besprühte Lokomotive vor sich zu haben. Doch bald entdeckt man die völlig anderen Gestaltungslemente.

Die auffallende Farbgebung der 11181 bewog HAG, das Sortiment der Re 4/4-Modelle um eine Sonderserie zu erweitern. Dieses anspruchsvolle Vorhaben gelang ausgezeichnet. Nur mit erfahrenen Fachkräften und moderner Technik war die farbliche Gestaltung des Modells zu erreichen.

Allein die Vielzahl der anzubringenden Farben zeugt vom Aufwand des Druckes. Aber auch die zuvor ausgeführten Spritzlackierungen, insbesondere die scharfe Abgrenzung der silberfarbenen Dachpartie zur umlaufenden grauen Schürze, genügen höchsten Ansprüchen. Die exakt, in mehreren Farben mitlackierten Frontgriffstangen zeigen die hohe Fachkompetenz bei der Farbgebung im Hause HAG. Das bestätigen auch die Fahrzeuganschriften, die sauber ausgeführt sind.

Bezeichnung	Re 4/4", Nr. 11181 der SBB
Spur	H0
Hersteller	HAG
Stromsystem	Zweileiter, Gleichstrom
Steuerungssystem	ohne
Kupplung	Hakenkupplung, gegen Aufnahmeschacht für Kupplungsköpfe nach NEM 362 austauschbar
Nennspannung [V]	18 V
Masse [g]	415
Katalognummer	268
Im Handel	1991 als limitierte Sonderserie
Varianten	zahlreich, für Gleich- und Wechselstrom



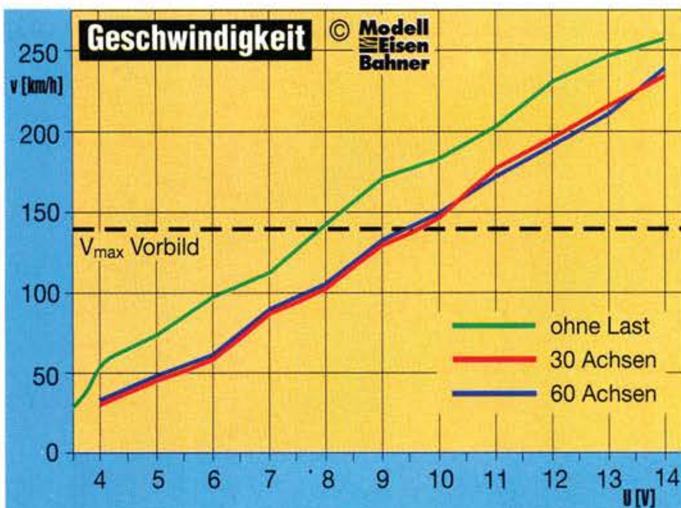
Wie beim Vorbild sind die Fensterscheiben getönt. Sie sitzen paßgenau im Gehäuse und werden teilweise silbern oder schwarz umrahmt. Die feinen Scheibenwischer an den Frontscheiben, das erhabene Wappen und die federnden Puffer sind beeindruckende Details.

Vorbildtreue kann auch nachteilig sein: die Nachbildung des Führerstandes inklusive Lokführer kann nur richtig eingesehen werden, wenn das Umgebungslicht stark genug ist. So sind auch hinter den Maschinenraumfenstern die Aggregateimitationen nur mit Mühe zu erkennen.

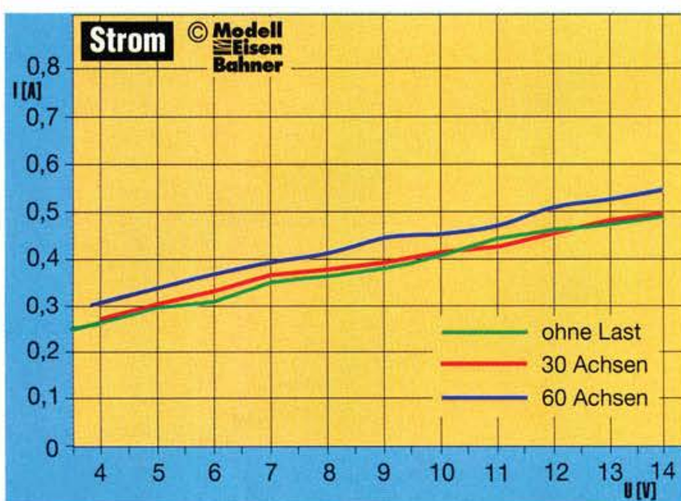
Das kompromißlos nachgebildete Gehäuse wird durch die fein gestaltete Dachpartie abgerundet. Wenig elegant, dafür aber betriebssicher, sind die vernickelten Einholmstromabnehmer.

Gut gelöst wurde die Umschaltung der Stromversorgung: Unter einem abnehmbaren Lüftungsaufsatz befindet sich eine Schraube, mit der auf Oberleitungsbetrieb umgeschaltet werden kann. Dieser Umschalter wird von einer Leiterplatte im Inneren des Gehäuses getragen. Kabelsalat gibt es hier nicht. Dafür sind Lötfertigkeiten zum Wechsel der Glühlampen erforderlich. Das fahrtrichtungsabhängige Spitzensignal wird erst bei etwa 9 Volt sichtbar. Es beleucht

Maß	Vorbild [mm]	1 : 87 [mm]	Modell [mm]
Länge über Puffer	15 410	177,1	≈177
Drehzapfenabstand	7 900	90,8	≈ 91
Radstand im Drehgestell	2 800	32,2	≈ 33
eingezogener Stromabnehmer über SO	4 415	50,7	≈ 53
Dach ohne Aufbauten über SO	3 805	43,7	≈ 44
Puffermitte über SO	1 050	12,1	≈ 12



DATEN UND MESSWERTE



© Modell Eisen Bahner	OHNE LAST Spannung [V]	OHNE LAST Geschwindigkeit [km/h]	OHNE LAST Strom [A]	OHNE LAST Auslaufweg [mm]	30 ACHSEN Spannung [V]	30 ACHSEN Geschwindigkeit [km/h]	30 ACHSEN Strom [A]	60 ACHSEN Spannung [V]	60 ACHSEN Geschwindigkeit [mm]	60 ACHSEN Strom [A]
Anfahren	2,0	11	–	–	–	–	–	–	–	–
bei kleinster Spannung[1]	3,0	32	0,25	14	4,0	29	0,28	4,0	31	0,31
bei Nennspannung	14,0	258	0,49	355	14,0	237	0,49	14,0	140	0,54
bei 40 km/h	3,4	40	0,25	14,6	4,7	40	0,28	4,6	40	0,31
bei 140 km/h	7,9	140	0,36	100,4	9,5	140	0,39	9,5	140	0,45

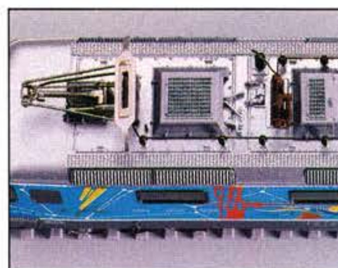
[1] kleinste Spannung = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt



die Fahrstrecke zufriedenstellend. Ein Schlußlicht fehlt.

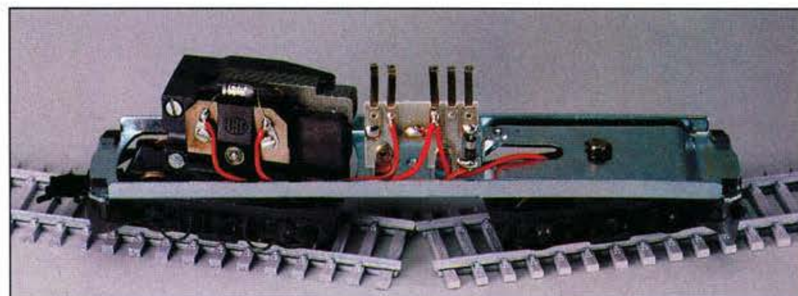


Der Anblick des Lokunterteils enttäuscht: Der Rahmen besteht aus einem vernickelten 1 mm-Blech, der Drehzapfen des Laufgestells gleitet in einer Bohrung und das Motordrehgestell ist mit einer einfachen Gleitführung mit dem Gestell verbunden. Auch wenn diese primitiv anmutende Technik kostengünstig gefertigt werden kann, verschlechtert sie die Bogenfahreigenschaften deutlich.



Unter einem Lüftungsaufsatz ist der Umschalter auf Oberleitungsbetrieb.

Ganz anders stellt sich das Antriebskonzept dar, das dem bei Märklin ähnelt: Der dreipolige Anker ist kugelgelagert, das Motorschild verschraubt und das geradverzahnte Stirnradgetriebe treibt zwei Achsen an. Die Ankerwelle wird über Dochte geschmiert. Der Motor ist robust, fährt bei einer verhältnismäßig geringen Spannung an und hat eine auch für lange Züge ausreichende Zugkraft.



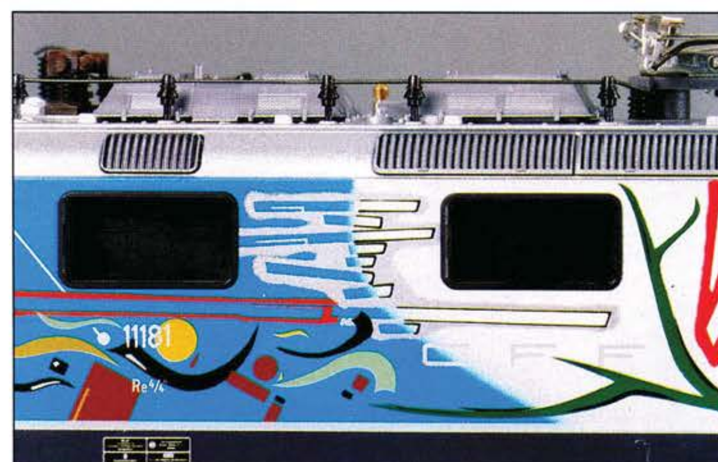
Ein schlichtes Gestell und der kräftige Motor kennzeichnen HAGs RE 4/4.

Die Lokomotive, die es sowohl für Gleich- als auch für Wechselstrom gibt, ist in einem Schaumgummifutteral sicher verpackt. In der ausführlichen Anleitung in deutscher und französischer Sprache fehlen Hinweise zum Haftreifenwechsel und zum Glühlampentausch.

R. Ippen, J. Baumann

FAZIT

Die Gestaltung und die Farbgebung der Re 4/4 á la Bourret sind überzeugend. Die Austattung mit einem starken Motor entspricht dem Vorbild. Dagegen läßt das Fahrwerk Wünsche offen. Der Sammlerwert ist hoch.



Fotos: KLAWIAN

Ähnlichkeiten mit Graffiti: Daniel Bourret gestaltete 1983 die SBB-Lok 11181.



Das Vorbild für unsere Umbauanleitung im Lokalbahnhof Gera. Der Einsatz auf der Spreewaldbahn war zum Aufnahmezeitpunkt – 1966 – bereits beendet.

Foto: Kieper

Spreewaldguste

Der Umbau einer TT-Lokomotive der Baureihe 92 in ein $H0_m$-Modell – eines der 14 Triebfahrzeuge der Spreewaldbahn hat – viele Modell-Umbauspezialisten aktiviert. Bei der ausführlichen Umbaubeschreibung im vorangegangenen Heft sind wir dem Leser einige abschließende Bemerkungen schuldig geblieben.

Nun, sind Sie mit dem Zusammenbau des Rahmens und des Lokgehäuses zurecht gekommen? Zugegeben, leicht ist die Montage der zerschnittenen TT-Teile nicht, zumal großer Wert auf exakte Winkligkeit und gerade Flucht der Einzelteile zu legen ist. Die hohe Festigkeit der Klebestellen ist mit den üblichen Plastikklebern nur schwer zu erreichen. Die Verwendung von Sekundenkleber - der die geforderte hohe Festigkeit gewährleisten würde - wird eingeschränkt durch die geringe Tropfzeit, die ein exaktes Ausrichten der Teile erschwert. Bei Messen und Ausstellungen werden häufig Kontaktkleber (sog. Industriekleber) angeboten, mit denen sehr gute Ergebnisse erreicht wurden. Über die Dauerfestigkeit der Klebeverbindungen, über Jahre hinweg, läßt sich aber gegenwärtig noch keine Aussage machen.

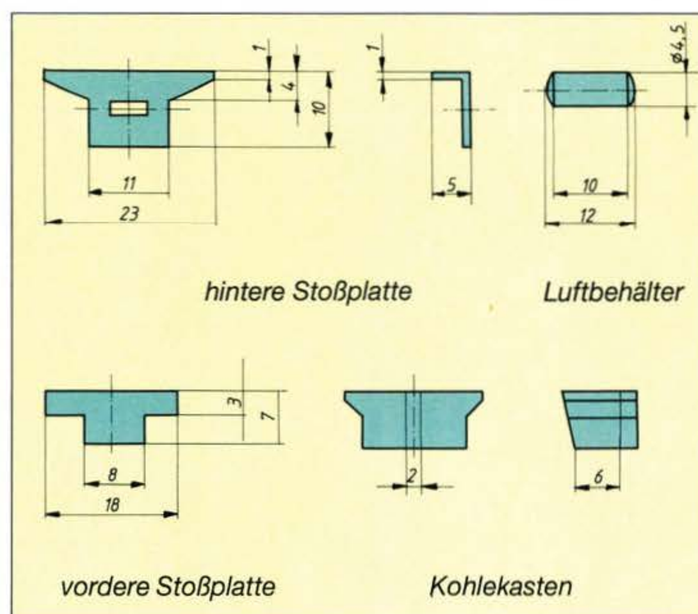
Die Montage

Bei der nun folgenden Montage des Antriebs sollten alle Klebeverbindungen nochmals auf ihre hohe Festigkeit überprüft werden. Mögliche Nachbearbeitungen am Rahmen müssen sehr vorsichtig vorgenommen werden. Nacharbeitungen im Inneren des Gehäuses sind dagegen wesentlich unkritischer. Der Luftbehälter entsteht aus einem Gußast von einem Plastikbausatz. Die Befestigungsbänder werden durch schmale Papierstreifen imitiert. Dazu ist am Rahmen eine Aussparung anzubringen, die den Abmessungen des Luftbehälters anzupassen ist. Die Farbgebung erfolgt mit matter Modellfarbe (Revell).

Auch die Stromabnehmer sollten - außer an den eigentlichen Schleifstellen, die natürlich blank bleiben müssen - matt lackiert werden. Für die Farbgebung des Gehäuses eignet sich am besten eine Spritzlackierung mit matten und seidenmatten Farben. Oberhalb des Umlaufs erhält das Gehäuse eine schwarze, unterhalb dessen eine rote Farbe, die das gesamte Fahrgestell einschließt. Ich habe die hintere Kupplung stumpf an die Stoßplatte angeklebt, nachdem der Schaft entfernt wurde. Besser wäre es allerdings, wenn die Kupplung leicht ausschwenken könnte.

Aus Drahtresten und schmalen Blechstreifen (0,2 mm) entstehen die Aufstiege zum Führerstand. Sie werden nach der Farbgebung von innen an das Gehäuse geklebt. Die Ausrüstung mit Bremsschläuchen, Laternen, Griffstangen und Verteilerkästen erfolgt an Hand der Zeichnung und möglichst vieler authentischer Fotounterlagen. Für diese Zurüstung im Detail bieten sich Kleinteile von Weinert und Günter an. Am besten, Sie studieren die Kataloge dieser Hersteller gründlich. Da nun mehr Platz im Gehäuse der $H0_m$-Lokomotive ist als in der ursprünglichen TT-Maschine, lohnt es sich, in allen freien Räumen Bleiballast unterzubringen. Abweichungen des Modelläußeren vom maßstäblich verkleinerten Vorbild sollen hier nicht verschwiegen werden. Die Länge des Modells wird nahezu exakt eingehalten, ebenso die Raddurchmesser. Die Höhe und die Länge des Führerhauses sind jedoch zu gering geraten. Dadurch und durch den etwa 2 mm zu großen Achsstand, ergibt sich die am deutlichsten sichtbare Abweichung vom Vorbild. Während dort die Führerstandstür und damit die Aufstiege hinter dem letzten Radsatz liegen, befinden sie sich am Modell auf gleicher Höhe. Außerdem liegt der Kessel 2 mm zu niedrig, wobei der Durchmesser jedoch korrekt ist. Demzufolge sind auch die Wasserkästen gegenüber dem Vorbild zu niedrig geraten. Das alles sind aber keine wesentlichen Einschränkungen des vorbildgetreuen Gesamteindrucks des Modells. Umbauanleitungen werden stets eine Herausforderung an den Modellbauer darstellen, und so freue auch ich mich auf die Lösungen der Leser unserer Zeitschrift.

B. Matzke



Die Zahl der zusätzlich anzufertigenden Teile hält sich in Grenzen: Luftbehälter sowie hintere und vordere Stoßplatte und Kohlekasten.

Natur pur

Kaum eine Modellbahnanlage kommt ohne Bäume und Waldstücke aus. Schon deshalb nicht, weil das Thema „Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn im Mittelgebirge" zu den beliebtesten unter den Modellbahnern gehört. Die dabei erforderliche glaubhafte Darstellung von Wald stößt schnell an Grenzen, sowohl gestalterischer als auch finanzieller Art: Jede einigermaßen realistische Gestaltung des tiefen, dichten Waldes setzt den Masseneinsatz von Bäumen voraus. Das geht ins Geld, ist aber lösbar:
Für den Vordergrund wählt man mit Bedacht exquisite Erzeugnisse und Bausätze der Markenher-



Drei „Fruchtstände" des Spierstrauchs: Blütenstand (r.), verblüht (m.) und farblich behandelt als Kiefer (l.).

steller, für den Hintergrund die Erzeugnisse der Marke Eigenbau. Aufgeblühte und verholzte Blütenstände des weidenblättrigen Spierstrauchs (spirea salicifolia), die möglichst gerade gewachsen sind, werden in dunkelgrüne Alkydharzfarbe getaucht und mit der Spitze nach unten frei hängend 3 bis 4 Tage getrocknet. Die Stämme und die unteren Äste werden mit roter und rotbrauner Farbe behandelt. Eine Alterung mit schwarzer Mattlackfarbe tut dem Äußeren der Hinterwaldbäume sehr gut. -ner-

Am Prellbock

Prellböcke bilden gemeinhin den Abschluß eines Stumpfgleises. Je nach der Bedeutung desselben und nach der Klasse des Bahnhofs sind sie in einem vorschriftsmäßigen Zustand oder machen einen recht „vergammelten" Eindruck. Oft sieht man auch nur übereinander gestapelte Holzschwellen als Gleisabschluß.
Bei einer Normenlänge von 1600 mm für eine Holzschwelle ergeben sich im Modell Längen um 30 mm für H0 bei einer Breite



Je mehr Sand und Gras sich im Gleis vor dem Prellbock befindet, um so weniger Gefahr läuft das alte Stück, über den Haufen gefahren zu werden.

von 3 mm und einer Höhe von 2 mm. Nun bohrt man am Gleisende Löcher in die Anlagenplatte. Diese sollten knapp 3 mm im Durchmesser sein und einen doppelten Schwellenbreitenabstand (6 mm) haben. In diese Löcher werden Schwellen eingeklebt. Die dazwischen liegenden Schwellen muß man vor dem Einkleben um das Einsteckmaß der eingeleimten Schwellen kürzen. Dann können auch sie in die Zwischenräume eingeklebt werden. Exaktheit ist in diesem Falle ausnahmsweise mal nicht angesagt, die Schwellen können durchaus schief und krumm stehen. Zum Schluß wird noch eine Stoßschwelle quer und in Pufferhöhe angebracht. Die Farbgebung mit dunkler Holzbeize gibt dem Prellbock die rechte „Patina". Den darhinter liegenden Erdhügel bilden wir aus einem Styroporklötzchen und viel Sand nach. Das Gleissperrsignal (Papier) krönt schließlich unsere kleine Bastelei. alb-



Das Vorbild als Vorbild: An der Stirnwand einer Rampe entdeckten wir diese Prellbockkonstruktion.

Die Holzladung

Holz als Ladung von Eisenbahnwagen ist ein beliebtes Motiv. Ob hochgestellt oder längsgestapelt – stets lockert es die Bahnatmosphäre gewinnbringend auf. Natürlich bieten einige Hersteller auch fertig gestaltete Ladungen an, aber welcher Modellbauer läßt sich schon diese Möglichkeit der Selbstgestaltung entgehen?
Senkrecht verladene Holzstempel, sog. Grubenholz, bilden wir aus grünen Haselnußhölzern nach. Dazu werden die etwa 3,5 mm dicken Hölzchen so geschnitten, daß sie die Ladebordwand etwa 5 mm überragen. Grünes Holz ist deshalb so gut für unser Ladegut geeignet, weil es sich sauber trennen läßt, ohne daß die Rinde verletzt wird. Dazu rollt man beim Schneiden das Messer über dem Stamm ab, bis das Hölzchen durchgetrennt ist. Nachdem genügend Stämme auf diese Art und Weise vorbereitet wurden, wird etwa 3 mm hoch Holzkaltleim in den Wagen gefüllt und da hinein die Stämme gestellt. Beachten Sie, daß die Gewichtszunahme nicht unerheblich ist. Durch einen halbhohen Unterbau aus Styropor und entsprechend gekürzten Stämmchen, kann man diesem Mangel etwas entgehen. alb-



„Wenn ich doch diese Wagenladung Holz in meinem Schuppen hätte" seufzt Radfahrer Meier und schaut geflissentlich weg.

Im Schilf

Schilf und hohes Gras bilden besonders als Umrahmung von Teichen und Weihern ein besonders attraktives Gestaltungselement auf unserer Modellbahnanlage. Dafür geben die handelsüblichen Streumaterialien keine Möglichkeit, solche Ecken am Ufer des Gießharzsees nachzubilden.
Für die Gestaltung im Modell bieten sich zwei Möglichkeiten an zur Nachbildung von Schilf und hohem Gras: Die Verwendung von Naturhaaren oder die von künstlichen Haaren aus Bürsten. Die erstere ist sicher die natürlichere (und billigere) Methode. Sie stößt aber meistens an die Grenzen der Beschaffung, denn welche Frau oder Freundin - noch dazu muß sie blond sein - trennt sich schon so ohne weiteres von ihrem Zopf? Denn ein solcher muß es sein, gelockte oder gekräuselte Haare eignen sich nicht für unser Vorhaben. Die Beschaffung künstlicher Haare (etwa von Baby-Haarbürsten) ist da schon wesentlich leichter. Die Verarbeitung ist in beiden Fällen die Gleiche: Die Büschel sollten etwa 10 bis 15 mm lang und etwa 3 bis 4 mm dick sein. Gefärbt wird mit grüner und gelber Zeichentusche, die naß in naß aufgetragen wird (unten grün, oben gelb). Gepflanzt



Schilf, Weiher und Gänse oder Schwäne. Eine Kombination, die der Landschaftsgestaltung entlang der Modellbahnschiene viel Farbe geben kann.

wird in ein gebohrtes Loch (2 bis 3 mm) mit einem Tropfen Holzkaltleim (Ponal o. ä.). Damit das Pflanzloch nicht stört, wird es mit etwas Streumaterial kaschiert. alb-

Fäßchenvoll

Und weil wir einmal bei der Beladung von Güterwagen auf der Modelleisenbahn sind, hier noch ein Beladetip. Fässer als Ladegut sind relativ selten auf der Modellbahn. Nun wirft auch die große Eisenbahn die Fässer nicht wie Kraut und Rüben in einen O-Wagen, sondern (in der Regel) mit System. Beladene Fässer werden grundsätzlich stehend transportiert, leere zumeist liegend. Und weil man bei einem voll beladenen Modellbahnwagen die unten liegenden Fässer ohnehin nicht sieht, greifen wir wieder zu dem bewährten „Deckeltrick". Ein zum U gefalteter Pappstreifen (mit dem Steg nach oben) füllt etwa 80 % des Wageninhalts aus und reicht bis kurz unter die Bordwandoberkante. Darauf kleben wir Fässer, gefüllt oder leer, die wir vorher farblich behandelt haben. Seien Sie dabei nicht zimperlich: Alterung muß „aus dem Bauch kommen". Wenn Sie einige Plastikfässer mit einem heißen Lötkolben noch etwas deformieren, haben Sie garantiert eine einzigartige Wagenladung. alb-

PHANTASIE auf

Haben sie schon einmal etwas von einem älteren Herrn mit Rauschebart gehört, der sich „Friedensreich Regentage Dunkelbunt Hundertwasser" nennt? Eigentlich heißt er ja Friedrich Stowasser, lebt in Wien und ist weltbekannt dafür, daß er wunderschöne, kunterbunte Bilder malt. Nebenbei betätigt er sich noch als Ökologe und Architekt. Eine Reihe seiner gebauten „Lebensentwürfe" wurde dieses Jahr einem breiten Publikum in den zehn größten Einkaufszentren Deutschlands präsentiert. Gesponsert von einer großen Bausparkasse, waren im Mai im Berliner Europa-Center ausgewählte Architekturmodelle des Künstlers im Maßstab 1:50 zu besichtigen.

Weltberühmt ist mittlerweile das „Hundertwasserhaus" in Wien, bei dem deutlich wird, was der Mann damit meint, wenn er sagt: Häuser bestehen nicht aus Wänden, sondern aus Fenstern. Daneben gab es stattliche Modelle und Dioramen vom „Hügelwiesenland", einer Kelterei in Kalifornien oder der Kuranlage „In den Wiesen" in Bad Soden. Besonders beeindruckend war auch die Müllverbrennungsanlage „Spittelau" in Wien, welche mehr an eine Kathedrale aus Tausendundeinernacht erinnert, als an das, was man gemeinhin von Industriebauten gewöhnt ist. Bei den Modellen kamen neben Sperrholz oft Materialien zum Einsatz, welche dem Modelleisenbahner nicht unbekannt sind, wie handelsübliche Grasmatten und Mauerplatten. Dabei zeigte sich deutlich, daß es bei einem gelungenen Modell weniger auf Perfektion und Ausstattung ankommt, als auf Phantasie und Freude bei der Arbeit.

Mit dem einfallslosen Funktionalismus in der modernen Architektur steht Hundertwasser auf dem



Unter Hundertwassers Zwiebelturm verbirgt sich eine Kelterei in Nappa Valley, Kalifornien.





Links das von Hundertwasser bei Wien errichtete „Hügelwiesenland", oben ein Einzelgebäude aus dem Ensemble. Fotos: Autor

die Anlage



Kriegsfuß. „Bauen in Harmonie mit der Natur", lautet sein Credo, „damit sich die Kreativität des Menschen und die der Natur vereinen."

Müßte sich dabei nicht jeder Modelleisenbahner angesprochen fühlen?

Nicht umsonst sind die meisten Anlagen in früheren Epochen angesiedelt, weil sich viele nicht so recht für Hochhäuser, Plattenbauten oder moderne ICE-Bauwerke begeistern können. Doch es stellt sich die Frage, ob sich der Modellbau im Wiederauflebenlassen der „guten alten Zeit" erschöpft oder ob dies nicht auch ein Betätigungsfeld für Visionen sein kann? Ein Hundertwasserhaus wäre sicherlich ein Blickfang für jede Anlage. Ein Gebäude aus dem „Hügelwiesenland" mit geschwungenem, grasbewachsenen Dach laßt sich mit etwas Farbe und Phantasie recht einfach herstellen. Oder warum nicht einmal ein blaues Dach? Oder ein goldenes Zwiebeltürmchen? Oder eine kleine Perle als dekoratives Element? Hier wäre sicherlich auch die Industrie gefragt, die uns seit Jahren mit Fachwerkhäusern und Altstadtgebäuden überschüttet. Die bunten, verschlungenen Hundertwasserhäuser sind keine Visionen, sondern man kann sie leibhaftig vor Ort besichtigen. Dr.Treno

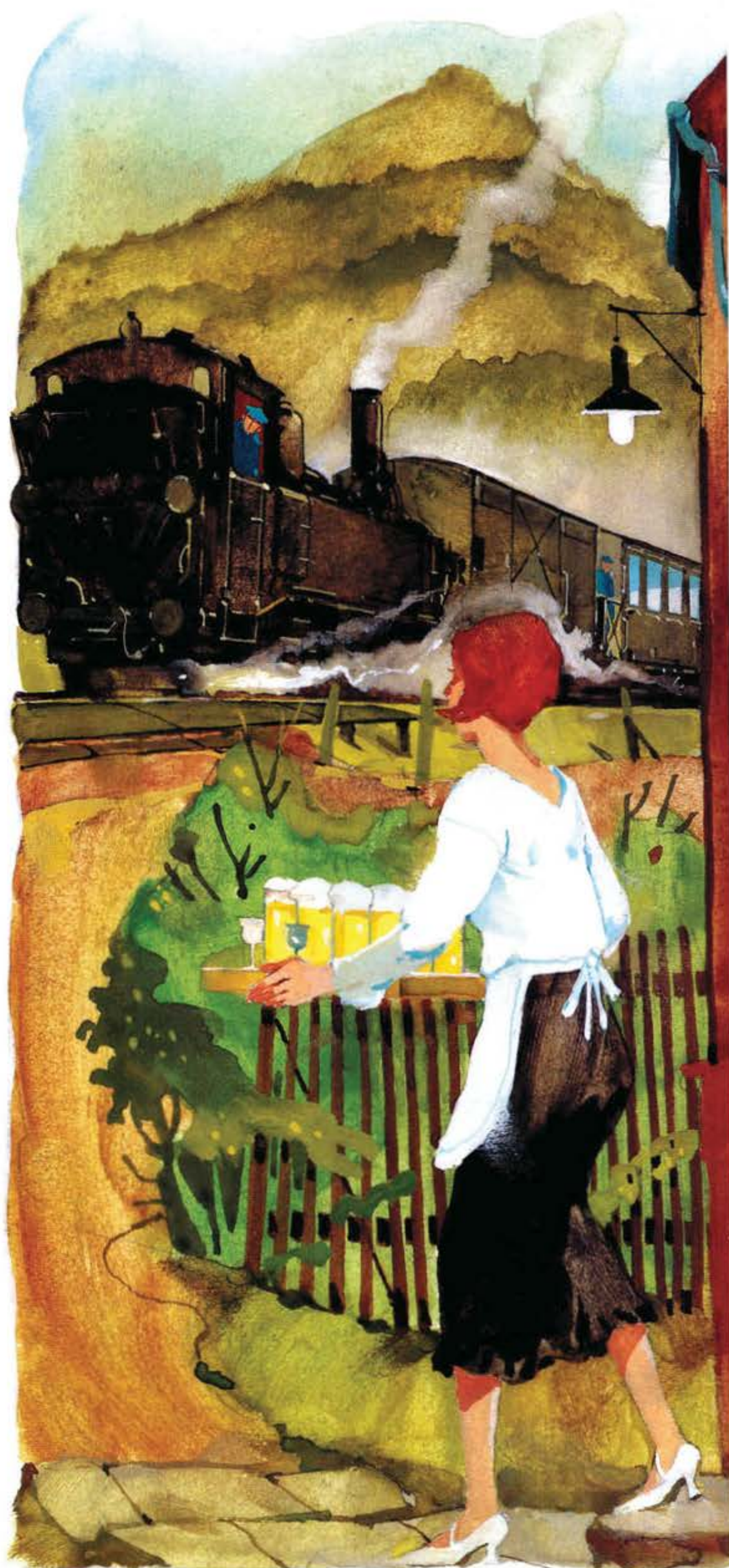
Links: Die Heizanlage des Müllverbrennungsbetriebes Spittelau bei Wien.

Rechts und zur Zeit im Bau: Das Wohngebiet „In den Wiesen" in Bad Soden.



Fünf mal lang – fünf mal kurz

Lange Jahre habe ich mich mit dem Gedanken getragen, einige Erlebnisse aus meinen Jahren bei der Eisenbahn niederzuschreiben. Weshalb ich es erst jetzt tue, dürfte vor allem daran liegen, daß ich älter geworden, die Dinge mit mehr Abstand betrachte, etwas mehr Zeit für Erinnerungen habe und auch deshalb, weil mich Freunde, denen ich diese oder jene Begebenheit erzählte, immer wieder dazu drängten, sie doch schriftlich festzuhalten.



In meinem Geburtsort, einem kleinen Städtchen im Erzgebirge, war mein Vater in leitender Stellung tätig. Es war zu Beginn der 20er Jahre, und zu Geschäftsreisen benutzte man üblicherweise die Eisenbahn; das Automobil war noch wenig verbreitet. Mein Vater war viel unterwegs und immer auf die Schmalspurbahn angewiesen, die unser Städtchen mit der Hauptstrecke nach Chemnitz verband.

Eines Tages nun kam Vater von einer seiner Reisen zurück und war in die Sekundärbahn umgestiegen, die ihn den Rest des Weges nach Hause bringen sollte. In unserer Kleinstadt war er kein Unbekannter, und auch den Eisenbahnern war er als Stammkunde seit langem vertraut. Als Vater im Wagen der Schmalspurbahn Platz genommen hatte, dauerte es nicht lange, bis der Schaffner durch den Wagen ging, so, als ob er etwas

BAHN Geschichten

überprüfen wolle. „Guten Abend, Herr Direktor", grüßte er freundlich. Nicht lange danach kam der Zugführer durch den Wagen. „Guten Abend, Herr Direktor", grüßte auch er verbindlich, „wieder von der Reise zurück?"

Als sich als Dritter der Heizer näherte und tat, als ob auch er etwas nachzuschauen hätte, öffnete mein Vater demonstrativ das Fenster und blickte hinaus. Flugs stieg der Heizer aus, ging am Fenster vorbei und grüßte fröhlich „Guten Abend, Herr Direktor!".

Um das Maß voll zu machen, näherte sich schließlich der Lokführer, Vater wußte nun unmißverständlich, daß es wieder einmal soweit war, und bevor der Meister seinen Gruß anbringen konnte, fragte er: „Guten Abend, Herr Kampe, wieviel sind wir denn heute?"

„Zwei auf der Maschine und zwei im Zug".

„Na, dann bestellen Sie mal wie immer."

Die vorletzte Station vor unserem Städtchen war ein Haltepunkt. Dorfplatz, Bahnstation und Gasthaus befanden sich hier in unmittelbarer Nachbarschaft. Vor dem Haltepunkt befand sich eine Papierfabrik, die Schmalspurstrecke umging sie in einer großen Krümmung. Genau hier, an der Fabrik, begann die Lok zu pfeifen: ein sehr langgezogener Pfiff und dann, nach kurzer Pause, fünf lange und fünf kurze Rufe mit der Dampfpfeife. Dieses Signal, in keinem Signalbuch enthalten, war jedoch dem Wirt im Gasthaus zutiefst vertraut. Und als der Zug am Haltepunkt anlangte, kam bereits die Kellnerin mit dem Tablett, darauf fünf Bier und fünf Korn. „Prost, Herr Direktor!". Nachdem mein Vater die Zeche beglichen hatte, ging es flott weiter.

Natürlich wurde nicht bei jeder Fahrt solche Pause eingelegt, aber die Fama erzählt, daß nicht nur mein Vater auf der Heimreise freundlich gegrüßt wurde.

Dr. Dieter Klubescheidt, Zeesen

Postkarten

In 12. Folge liegt der Eisenbahn-Postkarten-Kalender für das Jahr 1993 vor, mit 13 Motiven in Ringform. Alle Monatsblätter sowie das Deckblatt sind als Postkarten verwendbar, da das Kalendarium abtrennbar ist.
Neun Abbildungen findet man auch in dem 46 Motive umfassenden Postkartenpack wieder, welcher ebenfalls in jedem Jahr neu erscheint. Diese Postkartenneuheiten bieten Fotos von Diesel- und Elektrotriebwagen, Elektro- und Diesellokomotiven, Dampflokomotiven sowie von Straßenbahnen, die zunehmend den gesamteuropäischen Raum zum Thema haben. *S.N.*

Eisenbahn-Postkartenkalender, 13 Blätter, 12 mit Kalendarium, Ringbindung, 150 x 160 mm, 9,80 DM. Der Bahnladen, Schleißheimer Str. 90, W-8000 München 40.

Faller

Seit zwölf Jahren gibt der Schwarzwälder Hersteller für Modellbahnzubehör den Taschenkalender für Modelleisenbahner heraus. Der informative Vorspann des Kalenders enthält unter anderem Adressen von Vereinen, Museen und Fachzeitschriften. Diese scheinen nicht aktuell zu sein: Während nicht mehr existierende Zeitschriften aufgeführt sind, wurde der MODELL EISENBAHNER nicht genannt. Besonderheit des Kalendariums: wichtige eisenbahngeschichtliche Ereignisse sind gekennzeichnet. Das Büchlein hat die handliche Größe von 95 x 150 mm und ist mit einem Kunststoffeinband umgeben. Es ist für Modelleisenbahner und Vorbildenthusiasten gleichermaßen gut geeignet. Der Kalender ist beim Fachhandel oder direkt bei Faller erhältlich. *ip*

Gebr. Faller GmbH, Postfach 65, W-7741 Gütenbach.

Schienennähe

Kalender kann man nie genug haben. Das trifft bei Modelleisenbahnern und Eisenbahnfreunden ganz besonders zu: Im Flur, im Arbeitszimmer, im Bastelkeller – überall lassen sich Blickfänge schaffen. Der uns vorliegende große Eisenbahnkalender 1993 aus dem Hause der Alba-Publikation ist dazu geeignet, leere Wandflächen in einem Eisenbahner-Heim zu schmükken. Die 13 querformatigen Farbbilder stellen eine gute Mischung aus dem Eisenbahngeschehen auf den Schienen der beiden deutschen Bahnverwaltungen dar, wobei der stimmungsvolle Einblick in das Bahnbetriebswerk von Wolsztyn (Wollstein) zum Jahreswechsel gut in die Diktion dieses Almanachs paßt. *G.K.*

Der große Eisenbahn-Kalender. 12 farbige Kalenderblätter (Bildformat DIN A 4) und ein Deckblatt. Gesamtformat 45 x 30 cm. ISBN 3-87094-147-2. Alba Publikation Alf Teloeken GmbH + Co. KG, Römerstraße 9, W-4000 Düsseldorf 30.

Die SOB

Die Südostbahn, eine der schönsten Voralpenbahnen der Schweiz, erhält mit dieser Ausgabe ihre entsprechende Würdigung. Beginnend mit der Ausgangsituation und dem Bau der Strecke von Wädenswil nach Einsiedeln, erfährt der Leser viel Wissenswertes über Streckenführung, Lokomotiven und Wagen sowie Sicherungs- und Bahnhofsanlagen der Südostbahn. Die Darstellung der Betriebsjahre der SOB mit ihren Höhen und Tiefen macht die Schwierigkeiten deutlich, mit denen die Betriebsleitung teilweise zu kämpfen hatte und die fast das „Aus" für diese Bahnstrecke bedeutet hätten. Würdigung in Wort und Bild findet auch die 1990 von der SOB beschlossene Anmietung von zwei Elektrolokomotiven der DR, die auf diesen Strecken den Triebfahrzeugeinsatz verbessern. *G.N.*

Gerhard Oswald: Die SOB, Schweizerische Südostbahn. Eisenbahn-Journal-Special 6/1992. 68 Seiten, 109 Abbildungen, broschiert, Format DIN A 4, 16,80 DM. ISBN 3-922404-39-1. Hermann Merker Verlag GmbH, Rudolf-Diesel-Ring 5, W-8080 Fürstenfeldbruck.

Straßenbahnen

Die älteste Straßenbahn Deutschlands, 1865 eröffnet, besteht in Berlin. Ihre Geschichte ist außerordentlich bewegt. Aus dutzenden Kleinbetrieben entstand bis Ende der 20er Jahre auf mühevollen Wegen ein einheitliches Unternehmen für Berlin. Nach dem zweiten Weltkrieg begann ein neues und meist nicht erfreuliches Kapitel der Berliner Straßenbahn-Geschichte. Ab 1949 geteilt in einen Ost- und einen Westbetrieb, wurde die Straßenbahn in West-Berlin von 1954 bis 1967 systematisch stillgelegt. Ähnliche Tendenzen gab es im anderen Teil der Stadt, die aber aus ökonomischen Gründen noch rechtzeitig gestoppt und schließlich in das Gegenteil umgewandelt werden konnten. Anno 1992 gibt es in Berlin wieder einen einheitlichen Verkehrsbetrieb, die Wiedereinführung der Straßenbahn im ehemaligen West-Berlin ist im Gespräch. In diesem Buch werden alle diese Geschichten erzählt, ergänzt durch einmalige Fotos und eine erschöpfende Fahrzeugstatistik. *wdm*

Sigurd Hilkenbach/Wolfgang Kramer: Die Straßenbahnen in Berlin. 152 Seiten, 134 Abb. z. T. in Farbe, 24,– DM. Alba-Publikation, Römerstr. 9, W-4000 Düsseldorf 30.

EISENBAHN VIDEO

Auf diesen Film dürfen Sie sich richtig freuen:

EV 70 PLANDAMPF IN DER ALTMARK

Die **EISENBAHN VIDEO**-Hits „Mit Volldampf durch den Thüringer Wald" und „Plandampf an der Saale" haben einen harten „Konkurrenten" bekommen. Das reiche Material, das wir mit unseren Kameras während der viertägigen Plandampf-Aktion in der Altmark, zwischen Magdeburg, Stendal und Oebisfelde sammeln konnten, ließ sich zu einem Konzentrat destillieren, das sich in der Tat sehen lassen kann. Dafür sorgen allein schon die Protagonisten dieser aufwendigen Veranstaltung: Maschinen der BR 41, 44, 50 und 65 waren im Regeldienst auf Haupt- und Nebenstrecken eingesetzt, u. a. auch vor Schnellzügen und schweren Güterzügen.
Wir haben alle Ereignisse jener vier Tage in der Altmark mit der Kamera festgehalten und das Beste vom Besten für dieses neue **EISENBAHN VIDEO**-Plandampf-Spektakel ausgewählt. Erleben Sie spektakuläre Doppeltraktionen, intensive Lokbehandlungen im Bw Oebisfelde, einzigartige Parallel-Ausfahrten (natürlich waren wir mit unseren Kameras auf beiden Führerständen) und noch einige Attraktionen mehr. Wir sind ganz sicher: Dieser Film wird von sich reden machen. **Ein DESTI-Film** ca. 80 Minuten **DM 89,–**

Der neue GRATIS-KATALOG ist da! Noch heute bestellen!



Alles Gute für 1993!

EISENBAHN VIDEO **D-7104 Obersulm · Postfach 111 · Tel. 07134/14294 · Fax 07134/4280**
Schweiz: Sintrade AG · 8001 Zürich · Großmünsterplatz 6 · Tel. 01-2625266 · Fax 01-2620695

Fleischmann

Die Behauptung, die Entscheidung zum Maßstab 1:82 im Hause Fleischmann sei nicht mehr schlüssig nachzuvollziehen (MEB 10/92, S. 29), möchte ich so nicht stehen lassen. Die 1:82er Idee wurde Ende der vierziger Jahre von dem Ingenieur Hans-Joachim Schultze ins Gespräch gebracht und in seiner Fachzeitschrift MODELL-EISENBAHN-BAU heiß diskutiert. Völlig unstrittige Ausgangsüberlegung war, daß mit den damaligen Techniken im Laufwerksbereich der Dampflokomotiven eine Einhaltung der gültigen Normen für den Maßstab 1:87 nicht möglich sei, da durch die Abmessungen der Räder, der Steuerung, der Zylindergruppe usw. eine Verarbeitung des Lichtraumprofils nicht zu vermeiden sei und somit unproportioniert wirken müsse. Daß es somit die Firma Fleischmann war, die zu dieser Zeit mit den feinsten Steuerungsteilen eine neue Epoche einleitete, muß auch erwähnt werden.

Herr Schultz wurde 1951 Entwicklungschef bei Fleischmann und begründete mit seiner Maßstabphilosophie erhöhte Verkaufserfolge für seine Firma. Unter den für den Käufer zur Entscheidung stehenden Herstellern von Modelleisenbahnen fielen die Fleischmann-Erzeugnisse dadurch auf, daß sie größer und gewichtiger waren, also „mehr" vermittelten. Größer waren nur noch die Engländer mit ihrer Spur 00 (1:76) auf dem 16,5-mm-Gleis.

Da sich Fleischmann aber dem Trend zum Maßstab 1:87 nicht auf Dauer verschließen konnte, produzierte man vorübergehend in dem Zwischenmaßstab 1:85.

Aber auch die anderen Modellbahn-Hersteller waren nicht frei von solchen Maßstabsspielen: Märklin baute einen Schotterwagen mit einer Länge im Maßstab 1:74 und andererseits DR-Kühlwagen, die in der Länge um 1:115 verkürzt waren.

B. Fensterlin, Bünde

Umgezogen

Dar GeraNova Verlag in München ist umgezogen und seit Anfang Oktober am Habsburger Platz 2 in München-Schwabing nahe der U-Bahnhaltestelle Giselastraße zu finden. Die offizielle Postanschrift: Postfach 43 04 64, W-8000 München 43, Telefon (0 89) 3 81 59 90, Telefax (0 89) 38 15 99 30.

Schwarzwald

Die Leserzuschrift des Herrn Hofherr aus Freiburg in Heft 9/92 hat mich veranlaßt, mich mit Bundesbahnern ins Benehmen zu setzen, da ich der Meinung bin, daß die letzte Bahnstation vor dem Ravenna-Viadukt doch „Höllsteig" heißt. Die Bahnstation (leider nicht mehr als Haltepunkt bestimmt) „Posthalde" liegt von Freiburg kommend noch unterhalb der Station „Höllsteig". Es wurde mir unter anderem noch gesagt, daß auf Antrag bei der Deutschen Bundesbahn von Vereinen, Schulklassen und Wandergruppen von mindestens 7 Personen an der Station „Höllsteig" Halt gemacht wird, um dort auszusteigen. Von dort sind es bis zum Ravenna-Viadukt noch ca. 200 – 250 Meter zu Fuß. H. R. Nebelung, W-7801 Stegen

Neuauflage

Die in Heft 9/92 beschriebene Trix-Neuheit ist, wie richtig vermerkt, eine Neuauflage. Beide Wagen wurden bis 1976 als reines Trix-Produkt im Katalog von Trix angeboten. Bei der jetzigen Auflage haben die Wagen einen neuen Kupplungsschacht und eine etwas andere Farbgebung erhalten, und sie stehen bei Trix und Märklin gemeinsam zum Verkauf.

U. v. Burg, CH-4612 Wangen

Wer hilft?

Die im Januar 1992 in Charkow (Ukraine) geborgene ehemalige DR-Lokomotive 91 1770 (ex preuß. T 9.3) befindet sich in einem sehr desolaten Zustand. Dennoch will das Eisenbahnmuseum in St. Petersburg die Lokomotive ausstellungsreif herrichten. Zu diesem Zweck werden genaue Maße des Führerhauses jener Serie T 9.3 gesucht, zu der die Lokomotive 91 2770 gehört. Änlich wie bei der 1991 entdeckten Lokomotive (vgl MEB 11/91, S. 65), ist das Führerhaus unvollständig bzw. gar nicht mehr vorhanden. Wer Lichtpausen, Zeichnungen oder Maße zur Verfügung stellen kann, wende sich bitte an die Redaktion des MEB. J. Glöckner, Dortmund

KMT statt EFE

Im Heft 6/92 des MEB hat Herr Wegemund behauptet, daß der Wagenkasten des Triebwagens Nr. 122 der Eberswalde-Finowfurther Eisenbahn (EFE) noch viele Jahre in Prenzlau als Unterkunftsraum gestanden hat. Ich weiß nicht, ob es mehrere Wismar-Wagenkästen in Prenzlau gegeben hat. Bei dem, der sich am 1. Mai 1987 und darüber hinaus am nördlichen Stellwerk befand, handelt es sich um den 1936 gebauten VT 133 509, umgezeichnet aus VT 135 009 (ex T 1 der Königs Wusterhausen-Mittenwalde-Töpchiner-Eisenbahn (KMT), davor T 3 der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn (NME), Fabrik-Nr. 20266). Das Fahrzeug, das erst 1967 ausgemustert wurde, hatte 1987 noch beide Fabrikschilder.

L. Neve, Berlin

Auf Gleis 21

Das gut gelungene Foto auf Seite 11 im Heft 9 zeigt keinen ausfahrenden Zug, sondern den P 9071, der auf das Gleis 21 in Altenburg zurückdrückt. Die Altenburger 65er kamen in aller Regel nach Zeitz, Schmirchau und Gera/Hermsdorf. Dafür waren stets zwei Maschinen in Betrieb, dies waren bis zum Schluß wechselweise die Lokomotiven 65 1024, 65 1030, 65 1058 und 65 1976. Zum 30. September 1978 wurden diese Maschinen durch Lokomotiven der Baureihen 118 ersetzt. Erst im Februar 1986 schieden die letzten für den Wismut-Verkehr genutzten fünfteiligen Doppelstockgliederzüge aus. An ihre Stelle traten Einzelwagen. Seit dem Herbst 1990 ist der Schienenpersonenverkehr für die Wismut gänzlich eingestellt; den verbliebenen Berufsverkehr übernahmen Omnibusse.

D. Meinhardt, O-74209 Schmölln

MOROP in Innsbruck

Wir sind entsetzt über den Inhalt obigen Berichtes in Ihrem Heft 11/92, Seite 66, welcher nicht nur falsche Aussagen beinhaltet, sondern teilweise Rufschädigung darstellt, die wir nicht gewillt sind, in dieser Form hinzunehmen. Wir erwarten daher Richtigstellung in der nächsten Ausgabe, da wir ansonsten unter Zugrundelegung des deutsch-österreichischen Rechtsabkommens Klage gegen den Chefredakteur erheben werden. Zu den Fakten aus unserer Sicht:

Seit Jahrzehnten haben wir uns aus Österreich bemüht, die Kontakte trotz aller politischen Schwierigkeiten mit dem DMV und damit mit der ehemaligen DDR und ihrer Modelleisenbahner aufrechtzuerhalten. Wir haben in diesen Jahrzehnten nie aufgerechnet, was von unserer Seite in die DDR floß und was von dort an uns zurück ging. Das war unser Beitrag für eine echte Solidarität unter deutsch Sprechenden! Niemand von uns hat über Verhältnisse und Kosten über den MOROP-Kongreß in Erfurt gemurrt, weil uns bekannt war, wie dies in einem Staat mit Realsozialismus zustandekommt. Dazu sei noch erwähnt, was Ihrer Redaktion nicht bekannt sein dürfte, daß ehemalige Funktionäre des DMV sich bemühten, Kongressteilnehmer aus den sogenannten neuen Bundesländern nach Innsbruck zu bringen!

Zu den Kosten in Innsbruck sei erwähnt, daß nicht nur dieser Kongreß in seiner Gesamtheit billiger war, als vorausgegangene, sondern wir uns auch gegenüber der DR und dem ehemaligen DMV bemühten, Sonderangebote in Hinblick auf Unterkünfte zu realisieren, wenn innerhalb einer entsprechenden Frist Sammelbestellungen bei uns einlangen. Hierüber liegen Schriftstücke an die Direktion in Berlin und auch an den ehemaligen Generalsekretär des DMV, Manfred Neumann, vor. Damit war Innsbruck entscheidend billiger als Erfurt!

Und dann zum Solidaritätsfond: Der Vertreter des russischen Verbandes wurde von unserem Mitglied Josef Binder (MOROP-Inform) nicht nur gesponsert, sondern es wurden auch von Herrn Binder alle Maßnahmen und Garantien eingeleitet, damit dieser Landesvertreter Innsbruck besuchen konnte.

Zu Rumänien: Sie berichten auch hier eine unverfrorene Unwahrheit: Der Unterzeichner dieses Schreibens hat die kompletten Kosten laut Anmeldung für 2 (zwei) Delegierte aus Rumänien übernommen! Und dies, ohne Belastung des Schweizer Solidaritätsfonds!

Und dann haben wir mit unserem Freund Ib Damm anläßlich des Abschlußabends des XXXIX. MOROP-Kongresses in Innsbruck den Solidaritätsfonds für Delegierte ehemaliger kommunistischer Länder verdoppelt! Nehmen sie zur Kenntnis, daß wir dies aus ehrlicher Überzeugung durchführten.

Ihre falsche Berichterstattung schadet nicht nur der jahrzehntelang gepflogenen Solidarität und Freundschaft mit geschätzten Modelleisenbahnern der ehemaligen DDR, sondern auch der Solidarität innerhalb des europäischen Dachverbandes MOROP.

Für den VERBAND ÖSTERREICHISCHER MODELL-EISENBAHN-CLUBS: P. Bahnmüller, A-1040 Wien, St. Elisabethplatz 6/4

Verkehrshaus Luzern



Fotos: Flatter

Das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern zeigt eine der größten Fahrzeugausstellungen Europas. Neben einer respektablen Sammlung des Bereiches Schienenverkehr präsentiert das Verkehrsmuseum auch Exponate der anderen Verkehrsträger, einschließlich des Post- und Fernmeldewesens.



Straßenlokomotive - ein Vorläufer des Lastkraftwagens bzw. einer Zugmaschine. Auch in der Schweiz konnte sich dieses Traktionsmittel nicht durchsetzen.

Neben dem Eingang dreht sich ein etwa drei Meter hohes Treibrad einer Stangen-Ellok (ein vergrößertes Modell), dessen Gangart wie ein Metronom für das Durchwandern der Hallen wirkt.

Dahinter, links vom Eingang, befindet sich die Eisenbahnabteilung. An der Dampflokomotive WALDENBURG vorbei gelangt man in die erste Fahrzeughalle, wo gleich die C-Kuppler-Zahnrad-Tenderlokomotive der Brünig-Bahn, Baujahr 1909, in den Blickwinkel kommt. Die aufgeschnittene Maschine, deren „Innereien" in sinniger Farbgebung lackiert sind, soll dem Besucher die Funktion einer Dampflokomotive für kombinierten Zahnrad- und Adhäsionsantrieb verdeutlichen. Daneben steht ein Zug der Schweizerischen Nordbahn (SNB) aus dem Jahre 1847. Auf der Grundlage von Originalplänen wurde der Zug exakt nachgebaut. Die Lokomotive restaurierte man unter Verwendung vieler Neuteile. Konstrukteur des als LIMMAT bezeichneten Fahrzeugs war Niklaus Riggenbach, der Erbauer der Rigi-Bahn und Erfinder des nach ihm benannten Zahnstangen-Antriebs. Entstanden war die Maschine in der Maschinenfabrik Emil Kessler in Karlsruhe.

Rössli-Tram und Gotthard-Krokodile

Der Weg führt weiter an der Rösslitram Nr. 27 der Städtischen Straßenbahn Zürich, dem Original von 1882, und der ersten elektrischen Eisenbahn der Schweiz, der Gleichstrom-Tram Vevey–Montreux–Chillon von 1888. In der hinteren Ecke der Halle erwar-

Dieser Zug verkehrte auf der Spanisch-Brötli-Bahn im Jahre 1847.
Die Lokomotive LIMMAT hatte immerhin 170 PS und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h.

tet uns die 14201, eine der mächtigen Stangen-Elloks, die seit den 20er Jahren den Zugverkehr in der Schweiz mehr und mehr übernahmen. Die Ce 6/8 I, über 19 m lang und 117,6 t schwer, hatte vier Fahrmotoren, die zusammen 1740 kW leisteten. Bereits 1916 entschieden sich die SBB zur Elektrifizierung ihres Streckennetzes (15 000 V~, 16 2/3 Hz) und bestellten ein Jahr darauf vier Probelokomotiven für die Gotthardlinie. Die große Kohlennot am Ende des ersten Weltkrieges führte bereits 1918 zur Bestellung weiterer 20 Maschinen, ohne daß erst Erfahrungen gesammelt werden konnten. Die Vorlaufachsen wurden nur deshalb angebracht, weil sonst wegen der in letzter Minute erhöhten Leistung die zulässige Achsfahrmasse überschritten worden wäre. So erhielten diese Maschinen kleine Vorbauten, die ihnen bald den Spitznamen "Köfferli-Lokomotive" einbrachten. Ein Problem stellte bei noch vorherrschendem Dampfbetrieb die starke Verschmutzung der Fahrleitungsisolatoren in den Tunneln dar. Die ursprünglich im Güterzugdienst eingesetzten Maschinen beendeten ihre Tage im Rangier- und Überführungsdienst. Sozusagen die Stammutter aller Krokodil-Lokomotiven ist die 1919 gebaute Ce 6/8 I, die einzige aus der ersten Elektrifizierungsphase erhalten gebliebene Probelokomotive.

Die "elektrischen Krokodile" entsprechen übrigens im Fahrwerkaufbau einer Garrat-Dampflokomotive, nur ist hier das verbindende Mittelteil wesentlich kürzer und leichter. In der überdachten Freilicht-Abteilung findet sich ihre wohl bekannteste Vertreterin, die Ce 6/8 II. Von 1919 bis 1921 wurden von dieser 126 t schweren Güterzuglokomotive 33 Exemplare gebaut. Ursprünglich war verlangt worden, einen 430-t-Zug auf den 26 ‰-Rampen des St. Gotthard mit 35 km/h zu befördern. Gegenüber der Leistung der 1913 erschienenen Dampflokomotive C 5/6 (320 t mit 25 km/h) erbrachte die Ce 6/8 II auf derselben Strecke eine deutliche, aber noch nicht umwerfende Mehrleistung. Die ausgestellte Lokomotive 13254 zählte zu jenen Maschinen, die von 1942 bis 1947 verstärkt wurden. Da gleichzeitig die Betriebsgeschwindigkeit auf 75 km/h angehoben worden war, änderte man die Bezeichnung in Be 6/8. Mit dem Erscheinen der Ae 6/6 am Gotthard wurden die Krokodile endgültig in flachere Gegenden umgesetzt. Einige verrichteten zuletzt Rangierdienst.


Foto: Flatter

Die Lokomotive GENF ist die älteste erhaltene Dampflokomotive der Schweiz. Die mit einem Stütztender ausgerüstete Maschine wurde 1858 für die Schweizerische Zentralbahn gebaut. Im Hintergrund ein sogenannter Komfortwagen der Gotthardbahn.


Foto: Ing. Quellmalz

1881 baute die Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur diese Maschine des Typs Ed 3/3 für die Emmentalbahn Solothurn–Burgdorf–Langnau. Die Lokomotive erhielt den Namen LANGNAU und gehörte zu einer Serie, die von 1874 bis 1892 hergestellt wurde.



Foto: Ing. Quellmalz

Dieser 1888 gebaute Gleichstrom-Triebwagen zählte zum Bestand der Straßenbahn Vevey–Montreux–Chillon, der ersten elektrisch betriebenen Schienenbahn der Schweiz. Aus Sicherheitsgründen wurde eine zweipolige Fahrleitung (wie beim Obus) verwendet. Die Schienen blieben somit als Stromleitung ungenutzt.


Foto: Flatter

Die seit 1880 bestehende 750-mm-spurige Waldenburger Bahn (WB) ist die schmalste dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahn in der Schweiz. 1912 beschaffte diese Bahn u. a. die Lokomotive WALDENBURG. Zusätzlich mit der Nummer 6 bezeichnet, gehörte sie zum Typ G 3/3 und wurde in Winterthur gebaut.

Schlitzstangenantrieb

Gleich noch eine bemerkenswerte Ellok, die ihrerzeit als stärkste der Welt Geschichte machte: die 1' E 1'-Maschine 5/7, die erste Lokomotivbauart der von Anfang an für den elektrischen Betrieb vorgesehenen Lötschbergbahn Thun – Brig. Die beiden riesigen Motoren erbrachten eine Leistung von zusammen 1 840 kW - und das im Jahre 1913! Über große Untersetzungszahnräder wurde die Antriebsleistung auf Blindwellen übertragen, die durch die mittige Treibstange verbunden waren. Durch die große Leistung kam es anfänglich zu Problemen mit dem seinerzeit neuartigen Antrieb. Um 60 km/h traten Schüttelschwingungen hinzu, die zu Stangenbrüchen führten. Anfang der 1940er Jahre entschloß man sich, einige der 13 Lokomotiven mit verbesserter Antriebsdisposition und federnden Elementen auszurüsten. Das Seitenspiel der Mittelachse wurde durch spurkranzlose Radreifen ersetzt und die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h erhöht.

Auch an ihr kommt man nicht vorbei, wenn sie auch schlicht und unscheinbar gegenüber den Stangen-Elloks wirkt: die Ae 8/14, Nr. 11852, vorgestellt auf der Landesausstellung von 1939. Mit 8 800 kW aus 16 Fahrmotoren holte sie den Titel der „stärksten Ellok der Welt" wiederum in die Schweiz. Ihre beiden Vorgänger, Nr. 11801 und 11851, hatten 1931 und 1932 4 560 und 6 070 kW Leistung.

Eingangs der Lokomotivhalle kann man übrigens ihren Wirkungsbereich studieren: eine H0-Modelleisenbahnanlage „St. Gotthard-Nordrampe", die von Mitgliedern des Eisenbahn- und Modellbauclubs Luzern gebaut wurde. Auf ihr sind Landschaft, Linienentwicklung und die verschiedenen markanten Bauwerke des Streckenabschnittes Erst-

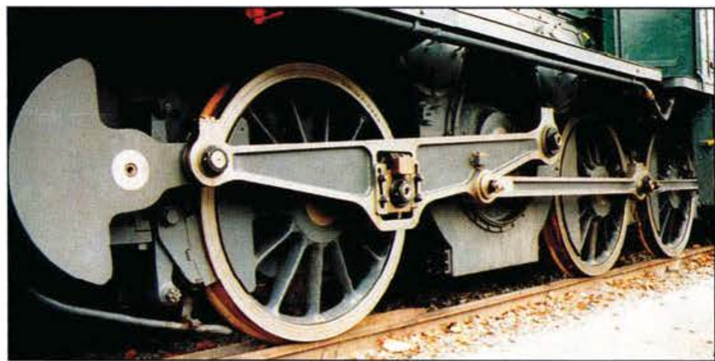

Foto: Ing. Quellmalz

Diese elektrische Güterzuglokomotive des Typs Be 6/8 II wurde 1920 für den Güterzugdienst auf der Gotthardbahn gebaut. Das Exponat gehört zu jenen 13 Krokodilen, die später mit stärkeren Motoren ausgerüstet wurden.

feld–Naxberg genaustens nachgebildet.

Bügelentgleisungen

In der zweiten Fahrzeughalle findet sich noch ein Ellok-Typ, der unbedingt erwähnt werden muß: die ab 1919 gebaute Be 4/6, bis 1922 in 40 Exemplaren beschafft. Die Drehgestell-Lokomotive mit vier Treibachsen und Fahrmotoren hatte Stangenantrieb über Blindwelle, leistete 1500 kW und wog 110 t.
Einige der zuerst gebauten Maschinen erhielten Transformatoren mit Eingangsanschlüssen für 7500 und 15 000 V. Während der ersten Monate des elektrischen Betriebes am St. Gotthard, als der Dampfbetrieb noch ausgeprägt war, hatte man mit Rücksicht auf die größere Überschlagssicherheit bei verrußten Fahrleitungsisolatoren die niedrigere Fahrdrahtspannung angelegt. Probleme gab es mit den Stromabnehmern der Lokomotiven: Zur sicheren Stromabnahme fuhr man regelmäßig mit beiden Pantographen, was jedoch die Fahrleitung übermäßig anhob. Daher wurden die Abnehmer weiter zu den Lokkastenenden verlegt. Dies führte jedoch zu Bügelentgleisungen, und um 1930 stellte man die ursprünglichen Anordnungen oberhalb der Drehgestellmitten wieder her, mit allerdings geänderter Pantographen-Bauart.


Foto: Ing. Quellmalz

Ein Blick auf ein Triebdrehgestell der Be 6/8 II Nr. 13254. Deutlich ist die Achsanordnung (1'C) (C1') zu erkennen.

„de Glehn'sche Zylinderanordnung"

Noch einmal Dampflokomotiven: Bemerkenswert ist die A 3/5, eine 2'C-Maschine mit Vierzylinder-Verbundtriebwerk, die die Jura-Simplon-Bahn kurz vor ihrer Verstaatlichung beschaffte. An dieser Lokomotive mit „de Glehn'scher Zylinderanordnung" fällt sofort die weit vorgeschobene Lage des Drehgestells auf, dessen hintere Laufachse vor und nicht unter dem Zylinder liegt. Von 1904 bis 1909 erhielten die SBB weitere 107 Lokomotiven dieses Typs mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, der internationale Luxuszüge fuhr. In der ursprünglichen Naßdampfbauart waren die Lokomotiven zur Beförderung von 300-t-Zügen mit 50 km/h auf 10-‰-Rampen vorgesehen. Später erhielten diese Maschinen Überhitzer. Von Achsformel und Triebwerksbauart (Zwilling) mit der DR-Baureihe 24 vergleichbar, ist die Lokomotive B 3/4 der SBB. Von 1905 bzw. 1907 bis 1916 wurden 216 Einheiten, die letzten 69 in Heißdampfausführung, gebaut. Während die ersten Maschinen schon 1934 wegen der zunehmenden Elektrifizierung ausschieden, hielt sich die ausgestellte 1367 noch 30 weitere Jahre im Betrieb und absolvierte 1978 nach achtmonatigen Restaurierungsarbeiten ihre zweite Jungfernfahrt. Seither wird die Maschine gelegentlich für Sonderfahrten eingesetzt. Die grau-blaue Farbgebung von Zylindern und Kesselblechen geht auf die ursprüngliche Verwendung von Glanzblechen zurück, die aber 1978 nicht mehr nachgearbeitet wurden.

Der Elefant

Sehenswert ist auch der Elefant, die größte für die SBB gebaute Dampflokomotive. Von 1913 bis 1917 stellte die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur insgesamt 30 dieser 1'Eh4v-Maschinen her. Obwohl ihre Verdrängung von den Stammstrecken bereits 1920 begann, wurden die letzten Exemplare bis in die 60er Jahre eingesetzt. Nach Anpassung von Schornstein und Kamin an das kleine Umgrenzungsprofil fanden einzelne Maschinen zwischen 1944 und 1946 in Frankreich Verwendung, so auch die Museumslokomotive 2965. 1970 in Erstfeld an ihrem ursprünglichen Wirkungskreis aufgestellt, gelangte die Veteranin nach gründlicher Restaurierung 1982 in das Verkehrshaus Luzern. Die Entwicklung leistungsfähigerer Dampflokomotiven unterblieb zugunsten der elektrischen Traktion.
Schwierigkeiten bei der Kohlebeschaffung während des zweiten Weltkrieges führte zu dem Kuriosum, daß man eine dreifach gekuppelte Dampflokomotive auf „elektrische Feuerung" umstellte. Der Pantograph befand sich auf dem Führerhausdach.
Die älteste betriebsfähige Dampflok der Schweiz ist die GENF. Sie führte den Eröffnungszug auf der alten Hauenstein-Linie Basel–Olten am 1. Mai 1858. 100 Jahre später zog sie den Jubiläumszug über die gleiche Strecke. In der Maschinenfabrik Kessler in Esslingen erbaut, handelt es sich um eine Stütztenderlokomotive mit der seltenen Achsformel B 3'. Sie ist außerdem ein "Voll-Cabriolet", denn zu ihrer Zeit dachte noch niemand an einen Witterungsschutz für den Maschinisten.


Foto: Flatter

Die Nordrampe der Gotthardbahn wurde im Maßstab 1:87 von Mitgliedern des Eisenbahn- und Modellbahnclubs Luzern exakt nachgebaut. Die Anlage wird während der Öffnungszeiten des Verkehrshauses vorgeführt.

Eisenbahnwagen und Flugzeug

Draußen erwartet uns einer der letzten erhalten gebliebenen Teakholz-Wagen der Belle Epoque, der SBB-Speisewagen D4ü Nr. 10222, erbaut 1914 von Ringhoffer in Smichow bei Prag und bis 1960 im regulären Dienst, wurde nach gründlicher Instandsetzung als zusätzliches Restaurant auf dem Gelände des Verkehrshauses aufgestellt.
Gleich daneben steht ein Flugzeugveteran. Unbedingt erwähnt werden muß noch der Tourismusflipper. Mit dem Lauf einer Kugel wird symbolisch gezeigt, was sich alles in Bewegung setzt, wenn der Gast im Hotel ankommt. Der Künstler Charles Morgan hat damit die Tourismusbranche ein wenig auf die Schippe genommen. Schließlich gibt es noch eine Raumfahrtabteilung nebst Planetarium. Das Erni-Haus vermittelt eine Verbindung zwischen Technik und Kunst. Der Luzerner Künstler Hans Erni, der in verschiedener Weise für das Verkehrshaus tätig war, gründete zu seinem 70. Geburtstag eine Stiftung, der er seine gesammelten Werke vermachte.
Alles in allem: Ein sehenswertes Museum, für dessen Besichtigung ein Tag nicht ausreicht.

Ingenieur Jürgen Quellmalz

Praktische Hinweise

Anschrift
Verkehrshaus der Schweiz
Lidostraße 5
CH - 6006 Luzern
Tel. 041/31 44 44

Öffnungszeiten
1. März – 31. Oktober
täglich 9 – 18 Uhr

1. November – 28. Februar
Mo – Sa 10 – 16 Uhr
So 11 – 17 Uhr

Eintrittspreise
Erwachsene: 12 Sfr, ermäßigt für Kinder und Gruppen

Fahrverbindungen
Vom Bahnhof mit der Obuslinie 2 Richtung Würzenbach

Modell Eisen Bahner

VORSCHAU

Heft 1/93 ab 5. Januar im Handel!



High Speed Trains

Dieselgetrieben, jagen sie seit Jahren mit 125 miles per hour über die Insel: Hochgeschwindigkeitszüge, von den wenigsten Festlandeuropäern wahrgenommen. Nach der Tunnelöffnung wird Merry Old England vom Festland direkt per Schiene zugänglich. Eine Empfehlung schon heute: Eine High-Speed-Train-Fahrt.



Feldbahntreffen

Einst Pioniereisenbahn in der Hauptstadt der DDR, heute Parkeisenbahn in Berlin: Unlängst rollten auf den schmalen Gleisen in der Wuhlheide zahlreiche Feldbahnfahrzeuge. Von der Dampflokomotive bis zum Draisinenfahrrad hatten die Besitzer stundenlange Anfahrten in Kauf genommen, um ihre Stücke zu zeigen.



Die Apfel-Bahn

Mitten durch ausgedehnte Apfelplantagen verläuft am Rande der Altmark eine Nebenbahn von Salzwedel nach Geestgottberg. Diese idyllische Strecke war das Vorbild für eine Modulanlage in der Nenngröße TT, die Modellbahner des MEC Seehausen bauten.



Bei Umzügen, nur Marotzke!

Von Roskopf aus der Siku-Gruppe stammen die Fahrzeuge der Möbelspedition Marotzke. Sie waren Grundlage für den Bau eines Speditionsschuppens mit Gleisanschluß, zu dem Auhagen mit der alten Maschinenfabrik die Teile lieferte.



Neubaustrecken

Bereits in den 50er Jahren war sich die DB über die Notwendigkeit im Klaren, Neubaustrecken anzulegen. Doch erst 1991 wurde die erste durchgehende Neubautrasse in Betrieb genommen. Wir berichten über Hintergründe, Technik und Perspektiven.

Impressum

Redaktionsanschrift
Borkumstraße 2 · Postfach 11 004
O-1100 Berlin
Telefon: 231 50 71
Telefax: 231 50 70

Redaktion
Fritz Borchert (Chefredakteur)
Rainer Ippen (Technik), Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel (Vorbild)
Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten)
Jörg Lübben (Produktion)

Bild
foto KLAWIAN loewe stirl

Layout
Grafikstudio Mann





Vereinigt mit



Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Borkumstraße 2 · Postfach 11 001
O-1100 Berlin
Telefon: 231 50 71 · Telefax: 231 50 70

Geschäftsführer
Dr. Harald Böttcher · Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage · GmbH & Co KG ·
Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/182-01 · FS 722036
Telefax: 0711/182-1349

Anzeigenleitung
Gerhard Merkel
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Stilz

Anzeigenpreise
Preisliste Nr. 11, gültig ab 1/93

Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Satz
Konzetti Berlin

Reproduktion
Otterbachrepro Rastatt

Druck
Grafischer Großbetrieb Pößneck

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe gestattet.



MODELLBAUTREFF

Inh. Otto Schulte OHG · Elias-Eller-Str. 118 · 5600 Wuppertal 21 · Tel. 02 02/46 40 95 · Fax 02 02/46 40 59

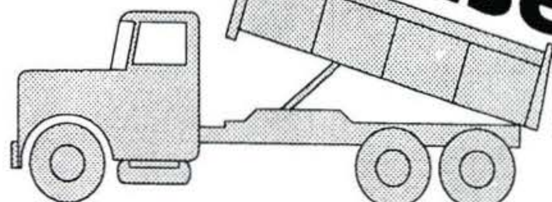
Auszug aus unserem Angebot!!!

Märklin Spur H0

MA-3370 ICE-Triebwagen-Zug, DB	509,00 DM
MA-3374 Diesellok BR 216, DB	146,50 DM
MA 3391 Schnellzug-Dampflok BR 03,10, DR	289,00 DM
MA-3428 Triebwagen BR 515, DB	204,50 DM
MA-3391 Elektrolok BR E 70, DB	396,00 DM



wir kippen die Preise



Märklin Spur I

MA-5517 Elektro-Lok BR 191, DB	3099,99 DM
MA-5505 Dampflok BR 55, DB	2199,98 DM
MA-5556 Elektrolok Be 6/8 Krokodil, SBB	2199,98 DM
MA-5574 Diesellok BR 323, KÖF	999,99 DM
MA-5598 Dampflok BR 38, DB	1899,98 DM

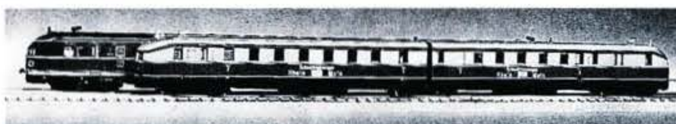
Märklin Spur Z

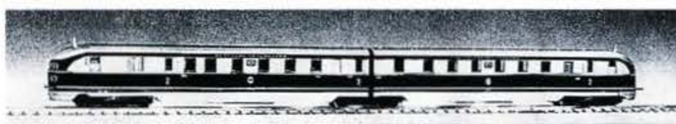
MA-8824 Elektrolok BR 194, DB	181,98 DM
MA-8854 Elektrolok BR 103, DB	139,98 DM
MA-8856 Elektrolok Be 6/8 Krokodil, SBB	199,99 DM
MA-8856 Diesellok BR 216, DB	149,98 DM
MA-8871 ICE-Triebwagen-Zug, DB	399,99 DM



KATO SPUR N: TOP-Neuheit 1992!

SVT 877 Rhein-Main-Basel, VT 04 DB, rot





Spitzentechnologie von Kato – 5poliger Motor, Lichtwechsel, vorbildgerecht in allen Details. Ein historisch markantes Modell, das auf keiner Anlage fehlen sollte.

Exklusiv-Version

Der fliegende Hamburger

KT 16042 VT 04 DRG
☆ 239,00 DM, 2. Version

KT 16043 VT 04 DB, rot
☆ 199,95 DM

KT 16044 VT 04 Rhein/Main
☆ 199,95 DM

KATO N

– TGV – Die Superleistung von Kato

K10-091 TGV, 6teilig, Grundgarnitur	289,50 DM
K10-092 TGV, 4teilig, Ergänzungsgarnitur	109,95 DM

Hobbytrain Kato – letzte Gelegenheit!
Schweizer Präzisionsmodelle in Spur N

Kato K 1106 Re E-Lok Re 6/6 FDB, rot, Kloten	**299,80 DM**
Kato K 1107 Re E-Lok Re 6/6 FDF, Balerna	**299,80 DM**
Kato K 31032 F Güterzugbegleitwagen SBB, Sputnik. 2. Be + R Nr.	**59,80 DM**
Kato K 31033 Güterzugbegleitwagen SBB, 3. Be + R Nr.	**59,80 DM**
Kato K 31073 Güterwagen SBB, K3, 6NS-O.B, - Haus - D/F	**39,80 DM**
Kato K 31074 Güterwagen SBB, K3, 6NS-O.B, G/I	**39,80 DM**
Kato K 31075 Güterwagen SBB, K3, CNS, mit B-Haus DF	**39,80 DM**
Kato K 31076 Güterwagen SBB, K, CNS, mit B-Haus DI	**39,80 DM**
Kato K 1400 SBB-TEE Triebwagenzug Gottardo	**599,00 DM**

Angebote für den N-Bahner
Hobbytrain N · Restbestände, solange Vorrat

155771	Akkutriebwagen, ETA, KPEV	129,80 DM
15772	Akkutriebwagen, ETA, DR, grün	129,80 DM
15773	Akkutriebwagen, ETA, DR, creme-rot	129,80 DM
15774	Akkutriebwagen, ETA, DB, rot	129,80 DM
10571/72/73	Dampflok BR 57, DB/DR/KPEV	jede Version nur 139,80 DM

LIMA N · Top-Sonderangebote

320740	Kohlenwagen, DB, RAG, Doppelpack	34,50 DM
320741	Erzwagen, DB, Erz IIID, Doppelpack	34,50 DM
320747	Selbstentladewagen, DB, Doppelpack	34,50 DM
320748	Schlacke-Transportwagen, DB, Doppelpack	34,50 DM
320749	Kalktransportwagen, DB, Doppelpack	34,50 DM
166113	Rheingold 1962, rot-creme, 5teilig	129,80 DM

LIMA N · Neuheiten

163904 TGV SNCF Neuchâtel, 4teilig	283,50 DM
163916 NPZ-Zug, 4teilig, SBB (Bauma)	399,80 DM
163917 NPZ-Zug, 4teilig, SBB (Wassen)	399,80 DM
163918 NPZ-Zug, 4teilig, SBB (Neuveville)	399,80 DM
163926 NPZ-Zug, 4teilig, SBB (Muralto)	399,80 DM
320830 NPZ-Zwischenwagen	36,50 DM
163923 TGV SNCF Sud-Est, 4teilig	283,50 DM
163924 Intercity BR 403, 4teilig, DB/LH	299,95 DM
163925 Intercity BR 403, 4teilig, DB	299,95 DM
163940 NPZ Montafonerbahn	339,00 DM
163919 VT 08.5, 3teilig, DB, Epoche III (Flüg)	239,00 DM
163920 VT 08.5, 3teilig, DB, Epoche III	239,00 DM
163921 VT 08.5, 3teilig, DB, Epoche IV	239,00 DM

LIMA H0: LAST NEWS!

Wir bieten an:
Exklusiv von LIMA für den Modellbautreff in Wuppertal gefertigt.
Diesellok V 188 DB, rot, Epoche III, mit 2 Motoren (5polig), Normschacht Kurzkupplungskulisse, vollkommen neues Modell!
Liefertermin: ca. Frühjahr 1993

Sie können dieses wunderschöne Modell jetzt zum Vorbestellpreis bei uns vorbestellen.

LIMA 208188 LP Diesellok, V188	**199,80 DM**
LIMA 208188 ACK, dito, System Märklin	**269,80 DM**
LIMA 208188 ACKD, dito, Märklin Digital	**329,80 DM**

Lieferung nur solange Vorrat reicht! Keine Rückstände, keine Nachlieferungen! Zwischenverkauf vorbehalten! Irrtum und Preisänderungen vorbehalten! Versandkosten Inland DM 10,–. Versandkosten Ausland nach Aufwand. Lieferung Inland ausschließlich per Nachnahme!!!

Geschäftszeit: Mo., Di., Do., Fr. 9.30–13.00, 15.00–18.30, Mi. 15.00–18.30, Sa. 9.00–14.00, langer Sa. 9.00–16.00 Uhr

MODELLEISENBAHNER ABO-SERVICE O-1100 BERLIN
POSTFACH 11 001 2 A 11059 E
12/ 511
XXX

"Heavy metal!"

Hier sitzt jede Schraube. Denn mit der einzigartigen Schraubtechnik (Schlitz und Innensechskant) und dem richtigen Dreh fällt kein noch so heißer Ofen auseinander.

Mit dem Märklin-Metallbaukasten-System lassen sich stabile Modelle konstruieren, die auch perfekt funktionieren. Vom einfachen Anfängermodell bis zur Solar- und Robotertechnik. Metalltechnologie, die Spaß macht und nicht nur Jungs herausfordert.

So wird aus Spiel Erfahrung, die Eltern und Kinder verbindet. Bei Ihrem Märklin-Leistungshändler.

